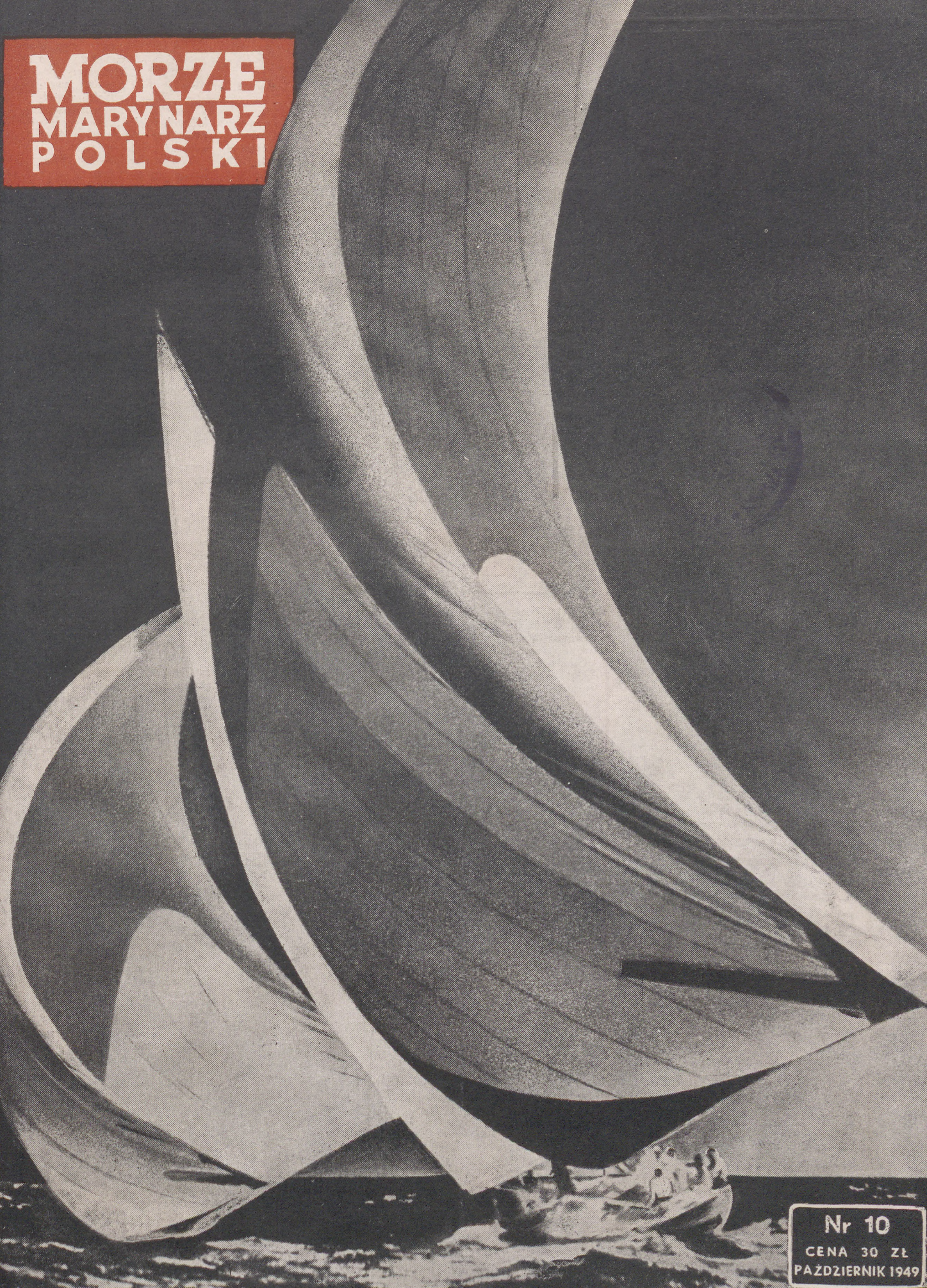
MORZE
MARYNARZ
POLSKI



Nr 10
CENA 30 ZŁ
PAŹDZIERNIK 1949



„Pożegnanie z latem"

TREŚĆ

WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel. 86 210
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

List z Wybrzeża

Zaledwie miesiąc minął od czasu kiedy z Wybrzeża wysłałem swój ostatni list a wydaje mi się, że było to już bardzo dawno. Sprawdzam kalendarz, ale jest w porządku — chodzi normalnie. Przyczyny zaś mej „nieobliczalności" czasu tkwią, jak się okazuje, zupełnie gdzie indziej. W terminach mianowicie. Przekonałem się bowiem, że ludziom nic a nic nie można wierzyć na słowo, zwłaszcza jeśli chodzi o te, jak je nazwałem — terminy. Zobowiąże się taki jeden albo drugi coś wykonać na ten i ten dzień a później okazuje się, że zobowiązanie zostało wykonane grubo wcześniej. Za przykładem Stolicy również i na Wybrzeżu rozpoczęła się odbudowa domów tzw. szybkościowych, czyli ze stopperem w ręku.



Na ostatniej naradzie wytwórczej Państwowego Przedsiębiorstwa Budowlanego w Gdańsku został przyjęty projekt budowy kilku takich „szybkościowców", które wyrosną w najbliższych dniach na terenie Gdańska i Gdyni.

Teraz oczywiście obawiam się, że moja informacja będzie spóźniona, bo zanim ten list dojdzie do Szanownego Redaktora, będę zmuszony wysłać następny, zawiadamiający o ukończeniu budowy szybkościowców. Przekonałem się bowiem, że ani rusz nie zdołam dopędzić robotników budowlanych, gdyż jako samotny nie mogę ze zrozumiałych względów pracować systemem trójkowym, który to system tak świetnie zdał egzamin wydajności.

Właśnie przed chwileczką dowiedziałem się, że dwie trójki pobiły nowy rekord murarski układając w ciągu 8 godzin 20.481 cegieł.

Robotnicy Wojskowego Przedsiębiorstwa Budowlanego dzięki wzmożeniu tempa pracy ukończyli na 3 miesiące przed terminem budowę bloku mieszkalnego.

Proszę zauważyć Szanowny Redaktorze, że i powyższa wiadomość zawiera informację o przekroczeniu terminu. Z tego wynikałoby że dzięki wynikom pracy cechu murarskiego oraz innych cechów owo przekraczanie terminów staje się jedną z naszych cech narodowych.

W związku z tym wszystkim proponowałbym, aby został przyjęty zupełnie nowy sposób ustalania terminów. Zamiast: „Pożycz mi 1 000 zł — zwrócę w ciągu paru dni", powinno się obecnie mówić „pożycz mi 1 000 zł — zwrócę w ciągu jednego trójokiennego szybkościowca o czterech kondygnacjach". Każdy w takim wypadku chętnie udzieli pożyczki, bo będzie wiedział, że termin zwrotu jest m u r o w a n y.

Dzięki tym oraz innym innowacjom na Wybrzeżu wszystko szybko się zmienia. Jak dotąd mówiło się zawsze, że „Sołdek" — spłynął, a odtąd będzie się już mówiło, że „Sołdek" popłynął. Pierwszy nasz, zbudowany całkowicie w kraju rudowęglowiec odbył już swój próbny rejs i jeśli to Szanownego Redaktora interesuje (a wiem, że interesuje), to reportaż na ten temat zamieszczamy w numerze załączonym do niniejszego listu na str. 14.

Ale nie tylko to się zmieniło. Zmieniła się również metoda bagrowania kanałów portowych, a to dzięki pomysłowi jednego z robotników, zatrudnionego na pogłębiarce „Małż". Robotnik ów obmyślił projekt racjonalniejszego organizowania prac przy przesuwaniu pogłębiarki. Pomysł ten, którego autorem jest ob. Mieczysław Palczyński przyniesie w ciągu roku ponad 4 miliony złotych oszczędności.

Racjonalizacja i nowatorstwo znajduje coraz szersze rzesze zwolenników, którzy za swą pracę i pomysłowość w jej usprawnianiu są wynagradzani przez kierownictwa własnych instytucji. Oddział Gdyński „Portorobu" wypłacił swym wyróżniającym się w pracy robotnikom 1 475 000 złotych.

Duże zmiany również zaszły w związku z realizowaniem planu wydobycia. Wydobyty został bowiem nasz statek „Lech", który akurat rok temu po najechaniu na minę magnetyczną zatonął w pobliżu duńskich wybrzeży. Prace załogi ratowniczej holownika s/s „Swarożyc" i s/s „Poseidon", które trwały już od kilku miesięcy, uwieńczone zostały pomyślnym rezultatem.

Statek żeglugi przybrzeżnej „Anna", który zatonął latem bieżącego roku na skutek zderzenia z tureckim statkiem „Odenis" zostanie również wydobyty już w najbliższym czasie.

Tak więc pod względem wydobycia Wybrzeże może z powodzeniem przystąpić do współzawodnictwa ze śląskimi górnikami.

A propos współzawodnictwa. W Stoczni Gdańskiej zakończono onegdaj IV etap tej szlachetnej rywalizacji, w której udział wzięło ponad 3 tysiące robotników. Osiągnięte wyniki świadczą o wysokim poziomie wszystkich współzawodników, z których blisko 300 otrzymało zasłużone nagrody ogólnej wartości około miliona zł.

Terenem szlachetnej rywalizacji były w tym okresie nie tylko warsztaty pracy ale i ośrodki kulturalne organizacji społecznych. Wydział Ligi Kobiet przy Dowództwie Marynarki Wojennej zorganizował Festiwal Zespołów Świetlicowych Kół L. K. przy jednostkach Mar. Woj. Festiwal ten przeszedł wszelkie oczekiwania. Zespoły wystąpiły z bogatym i dobrze opracowanym programem i otrzymały nie tylko zasłużone brawa licznie zgromadzonej na występach publiczności, ale również i piękne nagrody zbiorowe i indywidualne. O ile zespoły w pełni zasłużyły na nagrody, o tyle inicjatorzy Festiwalu zasłużyli na najwyższą pochwałę zwłaszcza, że tego rodzaju impreza była zorganizowana po raz pierwszy w Wojsku Polskim.

Jak widać z tego wcale nie przesadziłem mówiąc iż na Wybrzeżu zaszły i stale zachodzą rozmaite zmiany. Zmieniły się również i zespoły oraz kierownictwo Teatru „Wybrzeże", które rozpoczęły nowy sezon wystawieniem „Poskromienia złośnicy" Szekspira w Gdańsku i „Zemsty" Fredry w Gdyni. Wraz ze zmianą zespołów, Dyrekcja Teatru zmieniła prawdopodobnie swój pogląd odnośnie przestrzegania powszechnie dotąd stosowanego zwyczaju wysyłania zaproszeń prasowych na premierę. Do chwili obecnej mimo usilnych starań nie udało mi się ustalić czy należy to uważać za nietakt, czy tylko za nieporozumienie.



Oczywiście skłonny jestem przypuszczać iż w danym wypadku miało miejsce raczej to drugie. Ponieważ jednak jak już wspomniałem na Wybrzeżu zachodzą ostatnio szybko rozmaite zmiany, wyrażam nadzieję, że i Dyrekcja Teatru zmieni z czasem swoje zdanie, czego jej serdecznie życzę jeszcze przed następną premierą.

Takie już mam gołębie serce Szanowny Redaktorze, że każdemu życzę jak najlepiej, a Wam oczywiście przede wszystkim. Ściskam dłoń



PRZYJAŹŃ · POMOC · PRZYKŁAD

Miesiąc Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej w roku bieżącym, jubileuszowym roku pięciolecia Polski Ludowej, będzie niewątpliwie jeszcze jedną wielką manifestacją przyjaźni polskiego społeczeństwa do ZSRR.

Miesiąc ten przypada w bieżąc. roku na szczególnie ważny okres w sytuacji międzynarodowej. Wydarzenia jakie ostatnio zaszły, zmobilizowały czujność narodów demokratycznych i uzmysłowiły z większą jeszcze niż dotychczas siłą konieczność dalszego pogłębiania i rozwijania przyjaźni i współpracy polsko-radzieckiej, bez której nie może być mowy o obronie naszych najżywotniejszych interesów, interesów polskiego ludu pracującego.

O tym, co oznaczał — i co w dalszym ciągu oznacza dla Polski Ludowej sojusz ze Związkiem Radzieckim — wie dzisiaj każdy, kto zna historię powstania i istnienia naszego młodego Państwa Ludowego. Jasnym jest również i to, że rozwój wypadków — zarówno wewnątrz kraju jak i na arenie międzynarodowej z każdym rokiem pozwala nam na coraz głębsze rozumienie znaczenia i korzyści jakie daje nam braterska przyjaźń wielkiej rodziny narodów ZSRR.

W 1945 roku kiedy państwo nasze stawiało pierwsze kroki na drodze do zrealizowania zawartego paktu o przyjaźni i pomocy, Generalissimus Stalin powiedział: „Nie żądamy, abyście nam wierzyli na słowo. Nie należy nikomu wierzyć na słowo. Sądźcie nas i ustosunkowujcie się do nas według naszych czynów, sądźcie nas na podstawie naszego stosunku do polskiego narodu“.

Wielki wódz narodów ZSRR mówiąc te słowa miał na uwadze to wszystko co się działo u nas przed wojną. Stalin wiedział, że w okresie międzywojennym z gazet, książek, z ekranów i scen, z ambon i katedr profesorskich, zalewano nas potokami kłamstw i bredni o kraju socjalizmu, że usiłowano rozbudzić w nas szowinistyczną nienawiść do narodów ZSRR, że komunistami w sanacyjnej Polsce straszono małe dzieci, że judzono i szczuto przeciw Zw. Radzieckiemu. Właśnie dlatego Stalin uważa, że jedynie szczera współpraca i przyjaźń może wyplenić z umysłów naszego społeczeństwa te kłamstwa i brednie jakimi karmiono nas w okresie dwudziestolecia.

Minęło pięć lat.

Wystarczy przypomnieć sobie poszczególne etapy naszego rozwoju, aby zrozumieć jaką rolę odegrał dla nas sojusz polsko-radziecki. Wyzwolenie naszego kraju przez Armię Radziecką, ustalenie historycznej granicy po Odrę, Nysę i Szczecin, poparcie na arenie międzynarodowej, systematyczna, codzienna i wydajna pomoc we wszystkich dziedzinach naszego życia gospodarczego — wszystko to zawdzięczamy przyjaźni ZSRR. Dzięki pomocy i poparciu Związku Radzieckiego polskie masy ludowe kierowane przez klasę robotniczą mogły osiągnąć obecne budzące podziw w kraju i za granicą rezultaty, stanowiące punkt wyjściowy dla budowy fundamentów socjalizmu.

Wspomniane formy pomocy ZSRR nie wyczerpują bynajmniej istoty sojuszu polsko-radzieckiego. — „Istota stosunków łączących kraje demokracji ludowej z krajem zwycięskiego socjalizmu i najgłębszej solidarności ich interesów, — powiedział Prezydent Bolesław Bierut — wynika ze wspólnoty klasowej i ideologicznej, łączącej nas — kraj demokracji ludowej, kraj idący ku socjalizmowi, z wielkim Krajem Rad, ojczyzną Socjalizmu“.

Trzeba było zwycięstwa Wielkiej Rewolucji Listopadowej, trzeba było długich i ciężkich lat walki o zbudowanie socjalizmu w jednym, otoczonym wrogami kraju robotników i chłopów, trzeba było historycznego zwycięstwa nad okrutnym i krwawym faszyzmem, by powstała możliwość zbudowania nowej Polski — Polski sprawiedliwości społecznej, Polski demokracji ludowej, Polski ufnie patrzącej w przyszłość i szybko zdążającej ku socjalizmowi. I to jest w naszym sojuszu najistotniejsze.

Rzecz jasna, że nie może być mowy o podobnych stosunkach między krajami kapitalistycznymi, których sojusze, przygotowując agresję, mają jednocześnie na celu wzajemną penetrację gospodarczą i polityczną. Są to sojusze, które pożerają od wewnątrz nieufność i nienawiść, sojusze koniunkturalne, sojusze, których epilogiem jest absolutne podporządkowanie słabszego konkurenta silniejszemu. Przykładem tego jest Pakt Atlantycki, który polega na kompletnym ujarzmieniu szesnastu państw, sygnatariuszy paktu, przez ich „wielkiego sojusznika“ — imperializm amerykański. Nie należy chyba dodawać, że sojusze te są równie wątłe jak i fałszywe, i że są jedynie świstkami papieru, nie dającymi żadnej gwarancji dotrzymania wzajemnych zobowiązań, zwłaszcza silniejszego wobec słabszych państw. Skutki takiego sojuszu wypróbowaliśmy na własnej skórze w roku 1939, kiedy Anglia związana z nami paktem o wzajemnej pomocy gwarantowała nam nasze granice w wypadku hitlerowskiej agresji.

O tej zasadniczej różnicy między sojuszami, i „sojuszami“, o podstawach ideologicznych sojuszu między Polską i ZSRR należy stale pamiętać. Nie ma i nie może być sprzeczności interesów między Polską Ludową i Związkiem Radzieckim. Każde osiągnięcie ZSRR wzmacnia nas wielokrotnie, każde nasze osiągnięcie które stało się możliwe, dzięki pomocy Związku Radzieckiego, zbliża nas do socjalizmu i wzmacnia obóz antyimperialistyczny.

Międzynarodowy Dzień Pokoju, który obchodziliśmy zaledwie kilka dni temu i który dał wyraz pokojowym dążeniom milionowych mas prostych ludzi na całym świecie, w sposób jasny i niedwuznaczny raz jeszcze podkreślił, że na czele światowego obozu pokoju stoi zdecydowanie i konsekwentnie ZSRR i że jedynie w oparciu o to socjalistyczne mocarstwo możemy zapewnić pokojowy rozwój i rozkwit naszej Ojczyzny.

Naczelnym hasłem tegorocznego „Miesiąca Pogłębienia Przyjaźni“ są słowa Prezydenta Bieruta: „Przyjaźń ZSRR, pomoc ZSRR, przykład ZSRR — oto podstawowe źródło naszych zwycięstw“. Oznacza to, że tylko w oparciu o ZSRR i państwa demokracji ludowej możemy oprzeć się wszelkiej nowej agresji i wszelkim zakusom ze strony neohitlerowskich Niemiec Zachodnich na nasze zachodnie granice. Jedynym wielkim mocarstwem, które nie przestaje walczyć przeciwko odbudowie hitleryzmu w państwie zachodnio-niemieckim jest Związek Radziecki. Związek Radziecki wiernie i konsekwentnie realizuje program poczdamski w swej strefie i zdecydowanie przeciwstawia się wszelkim przejawom łamania i deptania umowy poczdamskiej. Związek Radziecki przewodzi wszystkim siłom w świecie, walczącym z polityką odbudowy agresywności i faszyzmu niemieckiego, z polityką, której szczytowym punktem było utworzenie „państwa zachodnio-niemieckiego“, którego marionetkowi „przedstawiciele“ przy każdej okazji usiłują kwestionować słuszność naszych granic.

W radzieckiej strefie okupacyjnej zagadnienie to stawiane jest zupełnie inaczej. Mieliśmy już niejednokrotnie tego dowody słuchając wystąpień poszczególnych przedstawicieli tej strefy, na zjazdach, konferencjach i kongresach, na których zawsze zgodnie oświadczali, że „granica na Odrze i Nysie, to granica pokoju“. Również i w czasie Międzynarodowego Dnia Pokoju antyfaszystowskie elementy Niemiec, zwłaszcza strefy wschodniej, mocno dały wyraz swojemu stanowisku o słuszności naszej granicy zachodniej.

Przyjaźń z ZSRR oznacza również to, że tylko w oparciu o braterski sojusz z narodami Związku Radzieckiego i korzystając z doświadczeń rewolucyjnych mas radzieckich, możemy utrzymać nasze zdobycze społeczne, naszą niezależność gospodarczą i nasz ustrój, że tylko w oparciu o ZSRR możemy oprzeć się przekształceniu naszego kraju w kolonię wielkokapitalistyczną, i uniknąć „zmarshalizowania“, że tylko dzięki ZSRR, możemy umożliwić naszemu narodowi korzystanie z bogactw naszej ziemi i wyrobów naszego przemysłu. Tylko bezinteresowna pomoc społeczeństwa radzieckiego pozwoli nam bez płacenia lichwiarskich procentów i bez utraty suwerenności, odbudować i rozbudować naszą gospodarkę narodową. Tylko we współdziałaniu z siłami postępu z ZSRR na czele, możemy realnie i konsekwentnie walczyć przeciwko histerii wojennej, przeciwko próbom niszczenia cywilizacji, przeciwko atmosferze strachu, przeciwko niedoli i nędzy jaką wytwarzają międzynarodowi podżegacze wojenni. Przyjaźń, pomoc i przykład ZSRR — to droga ku lepszej przyszłości narodu polskiego to warunek pokojowego rozwoju naszego kraju, to warunek budowy socjalizmu.

(r. g.)



ODRODZONA MARYNARKA WOJENNA
NA STRAŻY PRAW LUDU

W końcu września br. odbyła się pierwsza po wojnie, uroczysta promocja w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej, której dokonał osobiście Minister Obrony Narodowej, Marszałek Żymierski. Uroczystość ta połączona została z przysięgą młodego rocznika, wręczeniem Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej i Jednostce Lotniczej sztandarów ufundowanych przez klasę robotniczą Wybrzeża i Ligę Morską oraz dekoracją „Krzyżami Zasługi" dzielnej załogi holownika Mar. Woj. „Mistrz", która z narażeniem życia uratowała rozbitków statku pasażerskiego „Anna". Na plac alarmowy, na którym ustawiły się w czworoboku oddziały podchorążych, marynarzy i lotników, przybyła tłumnie ludność Wybrzeża, aby wziąć udział w tej niecodziennej uroczystości. Rodzice chrzestni sztandarów — przodownicy z różnych zakładów pracy — przekazując je wojsku, dali najlepsze świadectwo silnej więzi, łączącej lud z wojskiem. W czasie uroczystości, Marszałek Żymierski wygłosił okolicznościowe przemówienie, którego pełny tekst zamieszczamy poniżej.

OBYWATELE WYBRZEŻA, NOWOPROMOWANI OFICEROWIE MARYNARKI WOJENNEJ, OFICEROWIE, PODCHORĄŻOWIE, MARYNARZE i LOTNICY!

Dzisiejsza pierwsza promocja oficerów Marynarki Wojennej, wręczenie sztandarów Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej i jednostce lotniczej i wręczenie odznaczeń załodze holownika Marynarki Wojennej „Mistrz" za bohaterską i ofiarną akcję ratowania rozbitków pasażerskiego statku „Anna", jest uroczystością wykraczającą swoim znaczeniem poza ramy doniosłego żołnierskiego święta.

Udział społeczeństwa Wybrzeża w tej uroczystości — ufundowanie sztandaru OSMW i jednostce lotniczej przez społeczeństwo jest wyrazem głębokiej, nierozerwalnej więzi odrodzonego WP, a w szczególności Marynarki Wojennej i Lotnictwa, z ludem. Święto to jest również wyrazem pełnego zrozumienia naszych problemów morskich oraz znaczenia i wagi granicy morskiej w zagadnieniu obronności naszej Ludowej Ojczyzny.

Wspaniały rozwój naszej floty handlowej, rybołówstwa i portów, naszego przemysłu stoczniowego i całej wielostronnej gospodarki morskiej i wybrzeża, nie może bowiem skutecznie istnieć bez jednoczesnego i współmiernego rozwoju siły zbrojnej na morzu, zabezpieczającej od wroga nasze pięciusetkilometrowe wybrzeże.

OBYWATELE — MARYNARZE I LOTNICY!

Uroczystość dzisiejsza zbiega się z 10 rocznicą napadu Niemiec hitlerowskich na Polskę. Dziesięć lat temu wąski, 70-kilometrowy skrawek wybrzeża morskiego, z jego jedynym portem Gdynią, od samego początku skazany na odcięcie od reszty kraju i zagładę przez wojska hitlerowskie, zaniedbany i źle uzbrojony przez ówczesne rządy i dowództwo sanacyjne, bronił się i walczył przez miesiąc. Honoru Polski bronił robotnik i chłop w marynarskim i żołnierskim mundurze, często i bez munduru, na Westerplatte, Gdyni, Oksywiu i Helu. Ich bohaterstwo i krew przelana, ich życie oddane w obronie Ojczyzny zostało zaprzepaszczone przez zdradziecką politykę i postawę ówczesnej rządzącej kliki i ówczesnego sanacyjnego dowództwa Wojska i Marynarki Wojennej.

Jeżeli dziś zamiast wąskiego korytarza, gospodarujemy na przeszło pięciusetkilometrowym wybrzeżu bałtyckim, jeżeli dziś na morzu, w stoczniach, portach, na polach, w zakładach pracy Wybrzeża, marynarz i stoczniowiec, robotnik i chłop zaczynają nową, szczęśliwą, socjalistyczną przyszłość naszej Ojczyzny, to zawdzięczamy to słusznej polityce obozu demokracji, której jedną z podstaw jest sojusz ze Związkiem Radzieckim oraz braterstwo broni potężnej Armii Radzieckiej i Odrodzonego Wojska Polskiego.

Nowy, sprawiedliwy ustrój społeczny Polski Ludowej, szeroki udział mas pracujących Polski w rządzeniu krajem, ich szeroki udział w wykuwaniu i tworzeniu siły obronnej naszej Ojczyzny, nierozerwalny sojusz ze Związkiem Radzieckim jest gwarancją, że nie powtórzy się nigdy więcej tragedia wrześniowa, jest gwarancją pomyślnego i szybkiego rozwoju naszej gospodarki w całym kraju, rozwoju naszej gospodarki morskiej.

NOWOPROMOWANI OFICEROWIE MARYNARKI WOJENNEJ!

Dzisiejsza promocja w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej ma szczególną wagę. Jest to bowiem pierwsza promocja oficerów w Odrodzonej Marynarce Wojennej. Dzisiejsza promocja jest świadectwem, jak wielką wagę przywiązuje nasza ludowa władza do spraw obronności kraju, do spraw rozwoju naszych sił zbrojnych na morzu. Dzisiejsza promocja jest symbolem rozwoju naszej odrodzonej Marynarki Wojennej. W szeregi korpusu oficerów Marynarki Wojennej wkraczają oficerowie — absolwenci OSMW — synowie robotników, chłopów pracujących i inteligencji pracującej, którzy tym mocniej zacieśnią więź naszej Ludowej Marynarki Wojennej z masami pracującymi Polski.

Odrodzona Marynarka Wojenna nie służy dzisiaj kapitalistom i obszarnikom, ale służy niezawodnie i z całym oddaniem sprawie mas pracujących, którym przewodzi nasza bohaterska klasa robotnicza. Służyć sprawie ludu pracującego w Odrodzonej Marynarce Wojennej — znaczy przyczyniać się ze wszystkich sił do podnoszenia sprawności bojowej jednostek pływających i nadbrzeżnych Marynarki Wojennej.

NOWOPROMOWANI OFICEROWIE!

W chwili obecnej w całym świecie trwa walka o pokój między siłami pokoju, siłami demokratycznymi, a siłami prącymi do wojny, siłami imperializmu. Są siły popierające odradzający się faszyzm i rewizjonizm niemiecki, które wszelkimi drogami dążą do podważenia naszej Ludowej Władzy, do podcięcia budownictwa fundamentów ustroju socjalistycznego w Polsce.

Wszystkie te knowania podżegaczy wojennych i wrogów ludu godzą w najbardziej istotne interesy mas pracujących Polski i wskazują nam wyraźnie, że nie wolno nam pożałować wysiłków nad wzmacnianiem naszej obronności, nad wzmacnianiem naszych morskich sił zbrojnych. Zasadniczym czynnikiem w wypełnianiu tego zaszczytnego i odpowiedzialnego zadania, które staje przed absolwentami OSMW, jest wychowanie świadomych, miłujących swą Ludową Ojczyznę marynarzy i podoficerów.

Wychowanie to trzeba oprzeć na tradycjach całego Odrodzonego Wojska Polskiego, na tradycjach rewolucyjnych walk naszej klasy robotniczej, na tradycjach bohaterskich walk I i II Armii WP, oraz partyzantów Armii Ludowej. W wychowaniu tym trzeba nawiązywać do tradycji rewolucyjnych i antyfaszystowskich walk Radzieckiej Marynarki Wojennej do wspaniałych tradycji marynarzy krążownika „Aurory", którego salwy artyleryjskie obwieściły światu początek Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej — początek nowej ery w dziejach ludzkości.

W wychowaniu marynarzy, ugruntowując ludowy patriotyzm, trzeba stale rozwijać poczucie solidarności z walczącymi o pokój i wolność masami pracującymi całego świata, a szczególnie należy rozwijać uczucie gorącej przyjaźni do narodów Związku Radzieckiego, z którym łączy nas nierozerwalna, klasowa i ideologiczna więź. Wy w Marynarce Wojennej powinniście wzmacniać i rozwijać istniejące braterskie kontakty z Radziecką Flotą Wojenną, z której należy czerpać pełnymi garściami wzory i naukę.

Wychowywanie i doskonalenie bojowe załóg trzeba wiązać z rozwijaniem poznania i ukochania tego sprzętu bojowego jaki w Marynarce Wojennej posiadamy — okrętów, dział, instrumentów nawigacyjnych — otrzymanych od Związku Radzieckiego. Tu właśnie zaznaczyła się prawdziwa, braterska przyjaźń Związku Radzieckiego — którą można przeciwstawić zdewastowaniu naszych okrętów wojennych w Anglii w „nagrodę" za krew przelaną przez polskich, bohaterskich marynarzy w obronie imperium brytyjskiego.

Obok kształtowania świadomości marynarzy, wszystkie siły trzeba wytężyć dla doskonalenia bojowego wyszkolenia załóg. Tutaj jedną z podstawowych form wpływania na wysoką jakość wyszkolenia jest rozwijanie wśród szeregowych Mar. Woj. ruchu przodownictwa w służbie i wyszkoleniu. Powinniście nie szczędząc wysiłków przelewać wysoką wiedzę wojenno-morską, zdobytą w szkole, na szkolonych przez was podoficerów i marynarzy.

Ale nie wystarczy oprzeć się na zapasie wiedzy, jaki zdobyliście w tutejszej szkole. Zadaniem wszystkich młodych oficerów Marynarki Wojennej jest stale pogłębiać i rozwijać zdobytą wiedzę wojenno-morską. Bowiem nauka, stałe podnoszenie swojej świadomości politycznej i wiedzy fachowej jest nieodzownym warunkiem rozwoju w waszej trudnej służbie morskiej, jest nieodzownym warunkiem zbudowania nowego typu oficera i marynarza, tak koniecznego dla dalszego, coraz wspanialszego wzrostu naszej Marynarki Wojennej i wzmacniania obronności naszej Ludowej Ojczyzny na morzu. Reprezentując i tworząc typ nowego, ludowego oficera Marynarki Wojennej winniście pamiętać, że zasadniczą cechą oficera ludowego wojska jest obok doskonałego wyszkolenia bojowego i głębokiej świadomości politycznej — wysoki poziom zdyscyplinowania i wysokie morale. Te właśnie cechy pozwolą wam wypełnić nałożone na was zadania bez zarzutu. Będziecie tą drogą prawdziwymi bojowymi dowódcami i rozumnymi wychowawcami załóg, będziecie wzorem i przykładem według którego rosnąć będą i rozwijać się nowe zastępy podchorążych, podoficerów i marynarzy naszej Ludowej Marynarki Wojennej.

OBYWATELE WYBRZEŻA!

W imieniu całego Wojska — w imieniu oficerów i podchorążych Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej — w imieniu oficerów, podoficerów i szeregowców jednostki lotniczej oraz swoim własnym dziękuję Wam za ufundowane sztandary.

Dzisiejsza uroczystość i te ofiarowane ze składek sztandary są wyrazem głębokiej więzi między społeczeństwem Wybrzeża a Odrodzoną Ludową Mar. Woj. i Odrodzonym Lotnictwem, są wyrazem wielkiego zaufania do Odrodzonego Wojska. Wojsko Polski Ludowej — wojsko synów robotników i chłopów, tego zaufania nie zawiedzie.

Oficerowie, podchorążowie, podoficerowie — marynarze i lotnicy!

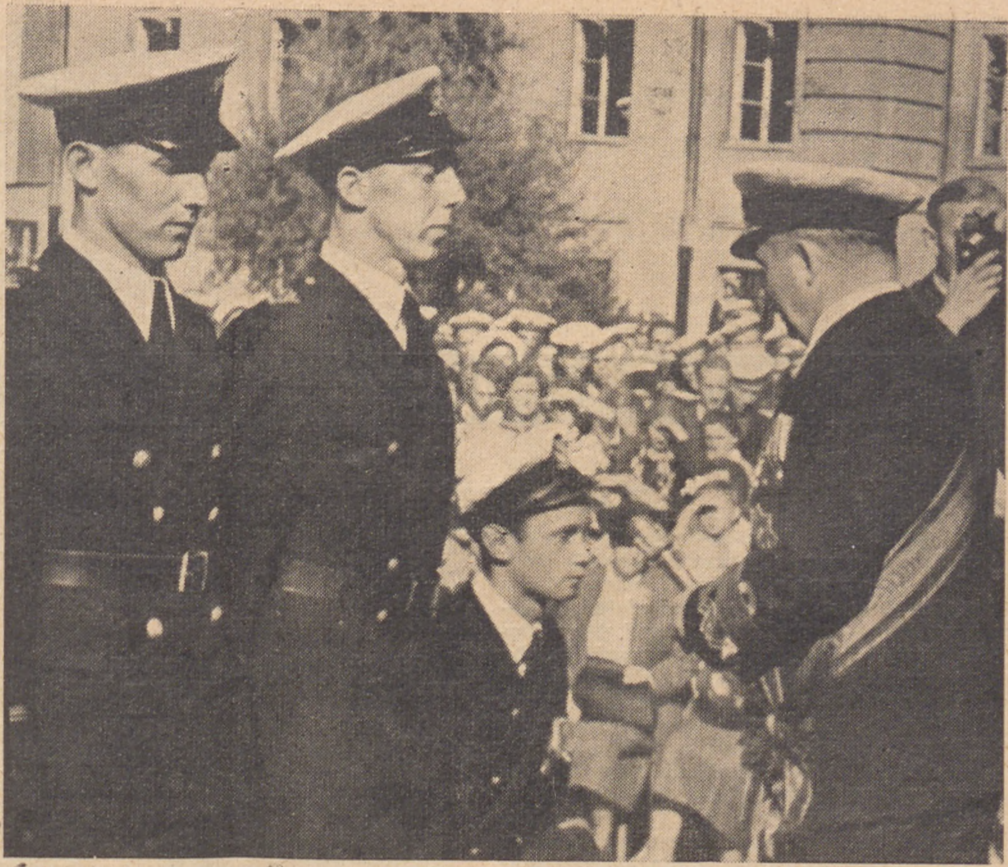
Niech ta dzisiejsza uroczystość będzie dla was bodźcem do dalszej wytężonej pracy.

Naród powołał was do służby wojskowej, abyście służyli Polsce i bronili praw i zdobyczy ludu pracującego. Naród darzy was miłością i zaufaniem. Nie zawiedźcie tego zaufania.

Niech te — wręczone wam dzisiaj sztandary — prowadzą was zawsze do zwycięstwa — niech przypominają wam wasze obowiązki — abyście w pracy pokojowej osiągali jak najlepsze wyniki w żołnierskiej służbie dla dobra Polski Ludowej.

NIECH ŻYJE POLSKA LUDOWA!

NIECH ŻYJE PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ — NAJWYŻSZY ZWIERZCHNIK SIŁ ZBROJNYCH OBYWATEL BOLESŁAW BIERUT!





U góry: Doniosły moment w życiu absolwentów OSMW — promocja na oficerów Ludowej Odrodzonej Marynarki Wojennej. Obok: Marszałek Polski Michał Żymierski osobiście dekoruje Krzyżami Zasługi bohaterską załogę holownika „Mistrz". (Fot. WAF 1 — K. Komorowski — 2)

Pod żaglami Iskry



GDYNIA - LENINGRAD - GDYNIA

kpt. mar. F. J. Walicki

II

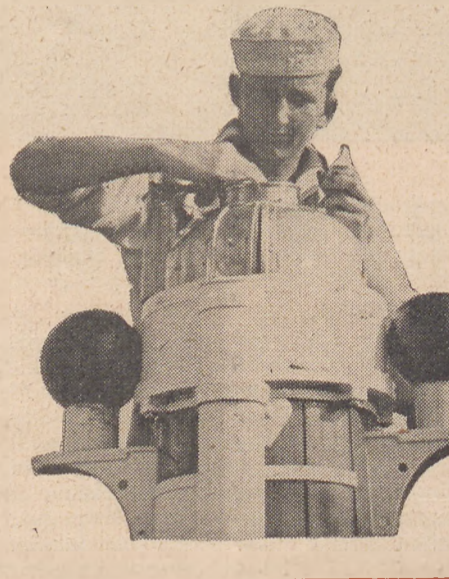
... i dopiero gdy rozpłynęły się za nami mgliste kontury trójportu i trójmiasta, dopiero gdy wąskie pasmo piaszczystych wydm Helu zlało się z szaro-zielonym horyzontem — poczuła się „Iskra", jak u siebie w domu. Nie znaczy to oczywiście, aby na gdyńskiej redzie było jej gorzej. Tu jednak, z dala od lądu, na „prawdziwym", jak się to mówi, morzu, czuła się chyba „Iskra" najlepiej. Zresztą, widać to było po niej od razu. Otoczona grzywiastymi zwałami wody, popychana wszędobylskim półwiatrem, przewalała się z boku na bok, idąc swym siedmiomilowym krokiem, w takt miarowego rytmu pomocniczych motorów.

Szliśmy na północ. „Szliśmy" — gdyż okręt w języku marynarzy nie „płynie", lecz „idzie", na północ — gdyż najbliższym celem naszej podróży były południowo-wschodnie wybrzeża Gotlandu — największej wyspy na Bałtyku, położonej w odległości około 45 mil od brzegów Szwecji. Ale zanim ujrzeliśmy zielony Gotland, zanim nad głowami naszymi ukazały się „szwedzkie" mewy — upłynęło długich 26 godzin, których historię opowiedzieć by mógł, najlepiej dziennik okrętowy. Nie będziemy się jednak przy tym zatrzymywać, tym bardziej, że autor niniejszego artykułu spędził te godziny przeważnie w koji, z trudem wstrzymując wczorajszą kolację od opuszczenia swego rozkołysanego żołądka. Wystarczy, gdy powiemy, że życie okrętu biegło swym normalnym torem, że dzień był ciepły i słoneczny, a noc chłodna i rozgwieżdżona milionem gwiazd.

Gdy po raz pierwszy zobaczyliśmy pasmo gotlandzkiego wybrzeża, była godzina 2 po południu. Spotkanie z lądem było mało romantyczne i w niczym nie przypominało marynarskich opowieści. Po prostu, podchorąży stojący na „oku", zameldował krótko i lakonicznie: „ląd 45° z lewej". I to wszystko. Potem już tylko cieniutka linia lądu zmieniła się w szerokie pasmo zielonego wybrzeża, z którego tu i ówdzie wyrastać zaczęły, jak grzyby po deszczu, czerwone dachy gotyckich kościołów, lub wysokie wieże latarń morskich.

*

Gdy obudziłem się i spojrzałem na zegarek, była godzina trzecia w nocy. Ubrałem się i wyszedłem na pokład. Noc była spokojna i cicha. Spojrzałem w górę. Ponad lekko wydętymi żaglami, gdzieś między fokiem a grotem, ujrzałem skrawek hebanowego nieba i uśmiechniętą twarz Wielkiej Niedźwiedzicy. Gdzieś, od strony dziobu, nieco z lewej, w ciemność sierpniowej nocy wrzynał się co kilka sekund jaskrawy wybłysk światła.



Podchorąży Tadeusz Gapiński — zdobywca pierwszej lokaty za okres praktycznego pływania w roku 1949.

— To Kyrkudden — powiedział ktoś z ciemności śródokręcia i w tej samej chwili młody człowiek w marynarskim drelichu, jednym skokiem znalazł się na spardeku, trzymając w rękach okrętową lornetkę. Gdy stanąłem przy nim, nie wiedziałem jeszcze, że stoję obok Edmunda Kosiarza. Ale potem, gdy światło latarni morskiej musnęło jego prostą, ciętą twarz — poznałem go od razu.

Któż to jest Edmund Kosiarz? — zapytacie...

Widzicie tego małego, bladego chłopca w połatanym ubranku i podartych butach? Z jakąż pogardą i wyniosłością patrzą na niego oczy przechodzących obok córek właściciela fabryki w Ostrowcu. Nic dziwnego, jest to r. 1939, i bogate dzieci bogatych fabrykantów nie zwykły były patrzeć inaczej na biedne dzieci biednych robotników. Ale tym się jeszcze najmniej przejmował Mundek Kosiarz, syn robotnika fabrycznego w Ostrowcu Świętokrzyskim. Skończył właśnie 10 lat, ale nie danym mu było kontynuować dalej ulubionej i ukochanej nauki. Trzy oddziały szkoły powszechnej, to całe wykształcenie, jakie mógł mu dać stroskany ojciec. Edmund Kosiarz miał nielekkie dzieciństwo i niewesołą młodość, toteż tym bardziej bliską mu była w latach okupacyjnej nocy Armia Ludowa — armia prostych ludzi pracy. W jej to szeregach walczył Mundek w starachowickich lasach z karabinem w ręku, choć miał zaledwie 15 lat... I nie wiadomo, czy właśnie wtedy, czy może wcześniej, a może później — zaczął myśleć o morzu... I oto w roku 1947, po przejściu przez Centralny Ośrodek Wodny w Łuczanach i zdaniu małej matury — widzimy już Edmunda Kosiarza w granatowym mundurze Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej.

Dziś, podchorąży Kosiarz jest jednym z najlepszych wychowanków tej Szkoły. Nauka nie idzie mu łatwo, ale ambicja, zapał i zaciętość nigdy jeszcze nie skapitulowały przed trudnościami lub brakiem czasu. W ciągu siedemnastu dni naszej podróży do Leningradu obserwowałem Kosiarza przy pracy, nauce i odpoczynku. Rozmawiałem z nim przy każdej okazji. Rozmawiałem również z jego kolegami i przełożonymi. Lubili go i cenili, szanowali i dawali za przykład.

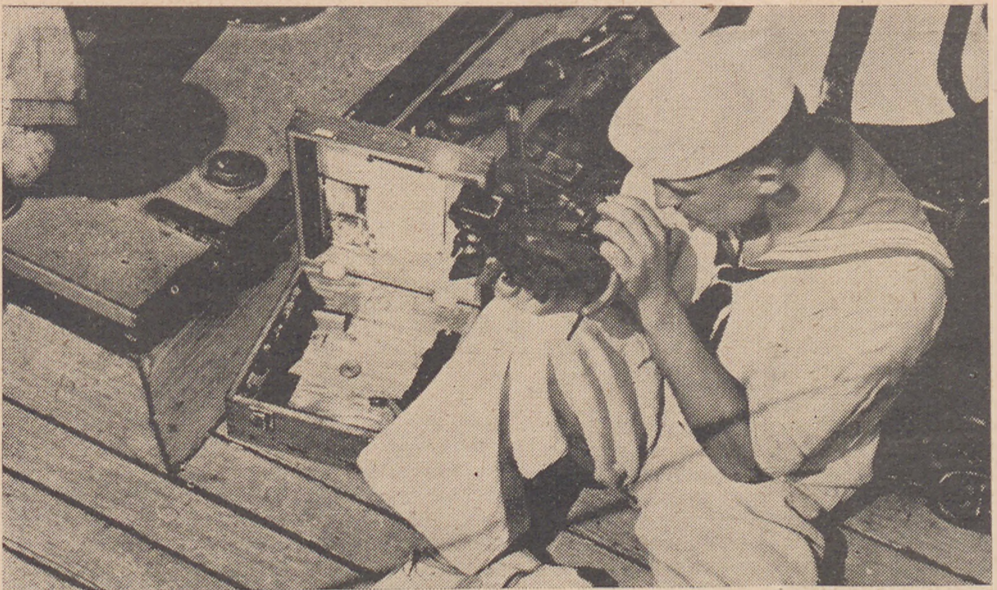
Gdy, stojąc teraz na spardeku „Iskry", rozmawiam z Kosiarzem o jego życiu, nauce i pracy — mówi najczęściej nie o sobie. Mówi o Kole. I nic dziwnego. Koło ZMP, to najbardziej czuły sejsmograf życia okrętu, to organizacja, pomagająca słabszym w nauce, inicjatorka prac samokształceniowych wśród podchorążych i załogi, inicjatorka przodownictwa w pracach okrętowych i nauce, to wreszcie najlepszy pomocnik dowódcy okrętu.

I gdy tak sobie przypominam nasze rozmowy, wydaje mi się, że warto zaryzykować twierdzenie, że o ile sercem „Iskry"





Z lewej: ORP „Iskra" w drodze do Leningradu. Z prawej: Podchorąży Edmund Kosiarz (na pierwszym planie) — przewodniczący Koła ZMP i jeden z najlepszych elewów kursu. (fot. K. Komorowski (1), fot. WAF (1).





U góry: Podchorąży Tadeusz Siwiec jest nie tylko najzręczniejszym marynarzem z pośród załogi „Iskry", lecz także dobrym uczniem. Widzimy go z sekstantem w ręku, w czasie ćwiczeń. U dołu: Podczas rejsu także odbywają się wykłady. Na zdjęciu załoga „Iskry" w czasie pogadanki. (Fot. WAF)

jest koło ZMP, o tyle sercem Koła jest Edmund Kosiarz.

*

Nocy tej, a ściślej mówiąc wczesnym rankiem 27 sierpnia o godzinie 3,00, gdy zbliżaliśmy się do wyspy Gotska Sandö, położonej o 20 mil na północ od Gotlandu i widzieliśmy już błyski latarni morskiej w Kyrkudden, podchorąży Kosiarz i pięciu jego kolegów pełniło wachtę morską. Tych sześciu młodych ludzi, pod komendą swego starszego kolegi, wysokiego, jasnookiego blondyna, kursanta OSMW, bosmana Rudomino — pełniło odpowiedzialne funkcje pod okiem dowódcy okrętu.

Gdy piszę te słowa, przypomina mi się uśmiechnięta twarz podchorążego Obrębskiego, który 27 sierpnia, o godzinie 3 nad ranem, pełnił obowiązki sternika, a którego po raz pierwszy spotkałem na śródokręciu, gdy pochylony nad zeszytem obserwacji, rozwiązywał jakieś trudne zadanie astronomiczne. Przypomina mi się szczupła postać podchorążego wachtowego Kubery — doskonałego sportowca, mistrza Wojska Polskiego w biegach średnich. Przypomina mi się wreszcie opalona twarz Tadeusza Gapińskiego — jednego z najlepszych i najzdolniejszych elewów Szkoły, pełniącego wtedy obowiązki podchorążego nawigacyjnego. Przypominam go sobie, gdy pochylony nad mapą, wykreślał szybko i sprawnie pozycję okrętu. Gdy podszedłem do niego i spytałem, gdzie jesteśmy, odpowiedział bez namysłu, wskazując palcem na punkt przecięcia się dwóch namiarów: — tutaj. To „tutaj" brzmiało naprawdę po marynarsku, chociaż podchorąży Gapiński jest jeszcze tylko podchorążym, a na lewym rękawie swego munduru, nosi tylko jedną „belkę" starszego marynarza.

Podchorąży Kosiarz i jego koledzy zostaną oficerami. Odrodzona Marynarka Wojenna Polski Ludowej, takiej Polski, o jakiej marzyli, otworzyła szeroko przed synami robotników i chłopów wrota Oficerskiej Szkoły, których tak pilnie strzegło przedwrześniowe kierownictwo Marynarki Wojennej.

Zrozumieli to młodzi podchorążowie. Z zapałem, godnym sprawy o jaką chodziło, z uporem, godnym robociarskich synów, rozpoczęli oni naukę w salach wykładowych Szkoły i na pokładach okrętów.

I jeśli potrafią oni w ciągu kilku zaledwie lat nie tylko zdać dużą maturę, ale i opanować ogromny zapas wiedzy morskiej, potrzebnej każdemu oficerowi Marynarki Wojennej, to stanie się to dlatego tylko, że wśród podchorążych jest wielu takich, jak Edmund Kosiarz.

*

Człowiek, który stał przede mną i twardym ,zdecydowanym głosem wydawał załodze rozkazy, był wysokiego wzrostu, miał jasne włosy i ciemną, opaloną twarz. Gdybym nawet nie wiedział, że jest to kmdr ppor. Julian Czerwiński, domyśliłbym się z łatwością, że stoi przede mną dowódca „Iskry". Zresztą trudno nie poznać kmdra Czerwińskiego, skoro choć raz widziało się jego szeroki uśmiech. Z tym samym uśmiechem pływał on na „Iskrze" już 14 lat temu, w roku 1935, jako podchorąży Marynarki Wojennej i z takim samym uśmiechem odbywał, jako młody oficer, swą praktykę na dywizjonie niszczycieli. Pamiętny wrzesień 1939 roku zastaje go na pokładzie niszczyciela „Wicher". Po zatopieniu okrętu przez lotnictwo niemieckie, bierze dzisiejszy dowódca „Iskry" udział w walkach obronnych na Helu, jako dowódca odcinka. Było to 10 lat temu A 5 lat temu widzimy znowu kmdra Czerwińskiego w marynarskim mundurze. Tym razem w szeregach Odrodzonej Marynarki Wojennej. Kmdr ppor. Czerwiński z zapałem bierze się do pracy, pełniąc kolejno funkcje dowódcy trałowca, dowódcy dywizjonu trałowców, dywizjonu ścigaczy, wreszcie, od połowy 1948 roku, dowódcy szkolnego okrętu Odrodzonej Marynarki Wojennej — ORP „Iskry". Teraz, gdy patrzę na jego opaloną twarz, przeciętą dwoma rzędami białych jak marmur zębów, znowu widzę na niej ten sam, znajomy uśmiech. Tym razem jest to jednak szczególny uśmiech. Taki jakiś świąteczny; powiedziałbym — uroczysty.

*

Pisząc o załodze „Iskry", a w szczególności o podchorążych, niesposób pominąć milczeniem jeszcze kilka nazwisk. I choć zdaję sobie sprawę, że stenograficzny skrót życia tych ludzi i ich służby pod żaglami „Iskry", będzie zbyt gwałtowny i uproszczony, — jednakże nie spełniłbym swego dziennikarskiego obowiązku, gdybym nie wspomniał przynajmniej o kilku z nich.

Oto stoi przede mną starszy bosman Władysław Fiszer, syn robotnika fabrycznego z Pabianic, uczestnik obrony Wybrzeża w r. 1939, dziś szef załogi, prawa ręka zastępcy dowódcy „Iskry". Ma szczery, marynarski uśmiech i 38 lat. Jest dobrym, wzorowym podoficerem, cenionym przez przełożonych i lubianym przez podwładnych.

O ile bosman Fiszer jest człowiekiem raczej krępej budowy i niewysokiego wzrostu, o tyle podchorąży Józef Urbański jest szczupły i wysoki. Spotkałem go po raz pierwszy na pokładzie, gdy trzymając w ręku wiatromierz mierzył szybkość i siłę wiatru. Jest synem małorolnego chłopa spod Łowicza, zostanie oficerem marynarki, dziś uczy się z zapałem i jest przodownikiem w pracach oświatowych z marynarzami.

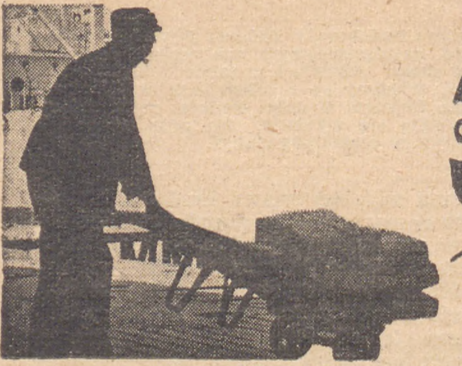
Trudno wreszcie nie wspomnieć o podchorążym Aleksandrze Walczaku, najmłodszym, bo zaledwie dziewiętnastoletnim młodzieńcu, doskonałym uczniu i czołowym aktywiście w imprezach artystycznych.

O innych — opowiemy Wam, drodzy Czytelnicy, następnym razem, bo oto, minąwszy od północy wyspę Dagö i Worms, przeszedłszy obok portowych dźwigów Tallina i latarniowca Helsinki, obok Hoglandu, Lavansari i Kronsztadtu — zbliżamy się do celu naszej podróży...

Przed nami — Leningrad.

KPT. MAR. FRANCISZEK WALICKI





Życiorys potem pisany

Odczuwam czegoś jakąś niepokojącą wątpliwość, czy aby tytuł, który obrałem jest właściwy. Za wszelką cenę chcę uniknąć banalności i patosu, ale i za wszelką cenę chcę również uwidocznić najistotniejsze rysy dziejów tego człowieka, którego życie w statystycznym ujęciu możnaby przedstawić jako sterty stukilogramowych worków przeładowanych ze statków i na statki w ciągu 20 lat pracy w charakterze robotnika portowego. Dziś człowiek ten nie nosi worków. Co więcej — czyni on wszystko, aby nikt nie potrzebował nosić ciężarów przekraczających zwykłe ludzkie możliwości. Dziś... Ale zacznijmy od początku. Było to 20 lat temu...

Latem 1928 roku do jednej z firm przeładunkowych w porcie gdyńskim zgłosił się młody człowiek ofiarowując siłę swych mięśni w zamian za najskromniejsze wynagrodzenie, które by umożliwiło jaką taką egzystencję.

Młody ów człowiek nie widział przedtem morza i nie znał pracy w porcie. Wiedziano o nim, że pochodzi z poznańskiego — z powiatu Kępno. Dla tych, którzy znali te strony informacja ta mówiła właściwie wszystko: Kępno — a więc najbiedniejszy powiat w poznańskim (same piaski!), a więc niemożność stworzenia najbardziej zasadniczych warunków bytowania na miejscu, a więc konieczność wywędrowania z ojczystych stron w dalekie kraje w poszukiwaniu chleba. Tak też i uczynił ojciec Wojciecha Tomczaka. Pracę znalazł w dalekich nadreńskich koksowniach. Syn jego uczęszczał tam do szkół i skończywszy 7 oddziałów pracował jakiś czas jako robotnik w miejscowych fabrykach. Ciągnęło go jednak zawsze do stron ojczystych, aż wreszcie postanowił powrócić do kraju. Błąkał się jakiś czas w poszukiwaniu zajęcia, odsłużył wojsko, pracował w lesie i w końcu przywędrował do Gdyni.

Oto właśnie dźwiga worki z cukrem pakując je w bezdenną zda się paszczę luku okrętowego, oto przystaje na chwilę, ociera pot z czoła i wyprostowuje nadwerężone robotą plecy, oto rusza po dalszy wór, których spiętrzone zwały stają się odtąd jedyną treścią wlokących się w nieskończoność szarych, bezbarwnych dni, miesięcy, lat...

Jakże często w owe dni nawiedzały Wojciecha Tomczaka uporczywe myśli o tym, aby pracę robotnika portowego uczynić lżejszą, aby dać temu robotnikowi należną mu opiekę i stworzyć mu warunki życia takie, jakie mu się słusznie należą. Niestety, myśli pozostawały myślami, a los robotnika nie uległ zmianie nawet do tej chwili, gdy w końcowych dniach sierpnia 1939 roku ostatnie wory wędrowały do luków statków śpiesznie opuszczających Gdynię, nad którą zawisła groza wojny.

Wojna, koszmar okupacji, lata ciężkiej walki o każdą godzinę życia — oto treść dalszych rozdziałów życiorysu Wojciecha Tomczaka. Nadchodzi w końcu

ROK 1945.

— ...W tym czasie też nie było tak łatwo...

Przez okna gabinetu dyrektora oddziału gdyńskiego Robotniczego Przedsiębiorstwa Przeładunkowego „Portorob" — ob. Tomczaka, wciska się żywe tętno pracy portu: żelazny zgrzyt przetaczanych wagonów, gwizdki kolejarzy, skrzypienie dźwigów, ochrypły ryk syren okrętowych.

Siedzimy naprzeciw siebie. Z twarzy pooranej zmarszczkami patrzą na mnie oczy jasne i dobre.

— W tym czasie też nie było tak łatwo — mówi dyrektor Tomczak — w porcie pracowało jednocześnie 28 prywatnych firm przeładunkowych, które jak się wkrótce okazało, zamierzały nadal prowadzić politykę eksploatacji robotnika na wzór przedwojenny. W tym czasie pracowałem jeszcze jako robotnik i pamiętam doskonale ile mieliśmy najrozmaitszych trudności. Tygodniowo wpływało 250—350 reklamacji w sprawie niedokładnych wypłat, a ponadto zewsząd słyszało się skargi i żale o nieodpowiednim stosunku prywatnych firm przeładunkowych do robotnika. W 1947 roku powołano mnie na funkcje członka Rady Zakładowej, a jednocześnie zostałem sekretarzem Związku Zawodowego Transportowców. Mając żywo w pamięci niedociągnięcia i braki, które sam jako robotnik odczuwałem „na własnej skórze", zdawałem sobie sprawę, że stan jaki wówczas panował w porcie trzeba zmienić na lepszy. Powstała myśl, aby w miejsce wyzyskujących robotnika, firm prywatnych stworzyć robotnicze spółdzielnie i przedsiębiorstwa państwowe. Na świat przyszedł

„PORTOROB" i „PORTOWIEC".

Zadaniem pierwszej z tych spółdzielni była organizacja i wykonywanie przeładunków podczas gdy druga zajmowała się wyłącznie zagadnieniami socjalnymi. Zdawaliśmy sobie sprawę, że droga na którą zdecydowanie wkroczyliśmy nie będzie łatwa. Wkrótce też stwierdzono, że niektóre elementy usiłują poderwać zaufanie do nas, poczęto wichrzyć, przeszkadzać, siać zamęt. Mimo to jednak rozwijaliśmy się nadal, a w miarę tego rozwoju siły nasze wciąż rosły. W końcu firmy prywatne chcąc nie chcąc musiały skapitulować. Robotnik nabrał do nas całkowitej pewności, zaufał nam i to było nasze pierwsze zwycięstwo...

W lutym bieżącego roku nastąpiło połączenie „Portorobu" z „Portowcem" i odtąd wspólnie organizowana praca dawała nam jeszcze lepsze wyniki. W porównaniu z początkowym okresem naszej pracy przeładowujemy obecnie o 200%—300% więcej. Dzięki zastosowaniu norm pracy wydajność robotnika zwiększyła się w wybitny sposób.

— A współzawodnictwo? — wtrącam pytanie.

— We współzawodnictwie bierze udział 89% robotników i 77% pracowników umysłowych. W ostatnim etapie odznaczonych zostało za wydajną pracę 78 robotników. Pierwsi trzej z nich wykonali normy w 193,7%, 191% oraz 189%...

Wzrok mój zatrzymuje się na chwilę na wiszącym na ścianie wykresie ilustrującym wzrost przeładunków na przestrzeni dwu ostatnich kwartałów. Skrzętnie notuję: „w pierwszym kwartale obsłużono 364 statki przeładowując 248 813,3 ton, w drugim kwartale obsłużono 486 statków, przeładowując 439 255,5 ton..."

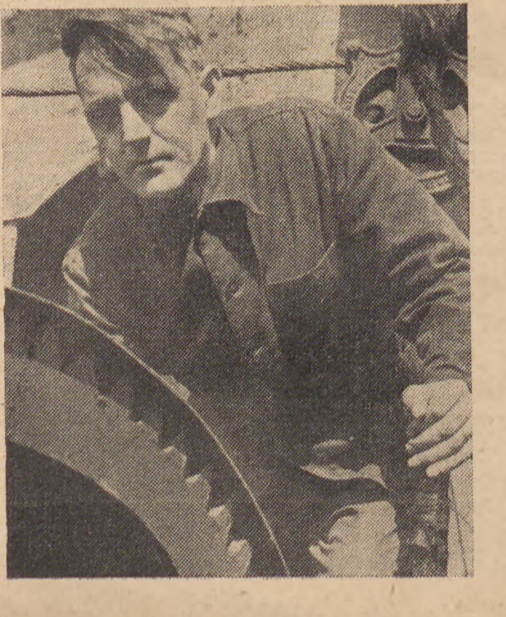
— Przyznam się iż sam się nie spodziewałem, że wydajność może wzrosnąć aż tak bardzo — opowiada dalej dyrektor Tomczak — przed wojną nie było to do pomyślenia. Obecnie osiągamy maksimum tego, co tylko można osiągnąć...

Po chwili jakby uprzedzając mnie dyrektor Tomczak odpowiada mi na to pytanie, które właśnie chciałem mu postawić.

— Wydajność robotnika zwiększyła się przy jednoczesnym zaoszczędzeniu jego sił fizycznych. Osiągnięcie tego stało się możliwe dzięki jak najszerszemu stosowaniu urządzeń mechanicznych, które ułatwiają



A oto dwa zdjęcia przedstawiające dwa okresy życia Ob. Tomczaka. Z prawej: Ob. Tomczak pracując długie lata w portach poznał wszelkie rodzaje prac robotnika portowego. Widzimy go właśnie w momencie, gdy pełni funkcje dźwigowego w porcie gdyńskim. Z lewej: Dyrektor Tomczak w swym gabinecie załatwia najpilniejsze sprawy bieżące „Portorobu". (Wszystkie zdjęcia K. Komorowski).





Obok: Statek radziecki przywiózł bawełnę — trzeba ją szybko i sprawnie wyładować! Robotnicy zorganizowani w „Portorobie" wykonują swoje obowiązki z zapałem, mając do dyspozycji sprzęt pomocniczy, który pracę ich czyni lżejszą i bardziej wydatną. U dołu: Wzrastająca wciąż ilość mechanicznych urządzeń przeładunkowych w naszych portach z każdym dniem coraz bardziej ułatwia pracę robotnikowi portowemu. (Wszystkie zdjęcia: K. Komorowski).

pracę robotnikowi i wymagają od niego mniej wysiłku. Pamiętam doskonale jak sam dźwigałem stukilogramowe worki i dziś czuję się szczęśliwy, że mogę cośkolwiek uczynić, aby pracę tę innym ulżyć. Rozporządzamy obecnie wózkami elektrycznymi, których przed wojną w ogóle nie było, mamy

„KONIE MECHANICZNE"

służące do przepychania wagonów kolejowych, mamy transportery, sztaplerki i szereg innych urządzeń pomocniczych. Nieraz przypominam sobie, ile trudu kosztowało układanie ciężkich worków na wysokich stertach w magazynach portowych. Dziś pracę tę wykonują sztaplerki.

Przyznam się, że moim „oczkiem w głowie" są nasze własne warsztaty, które produkują wózki czterokołowe, taczki itp. sprzęt pomocniczy. Dawniej sprzęt ten sprowadzaliśmy z głębi kraju, z czasem przekonaliśmy się jednak, że własnymi środkami zdołamy produkować lepiej i taniej. Koszt produkcji jednej taczki wynosi nas samych 12 000 zł. Za sprowadzane musieliśmy płacić 28 000 zł. Taczki własnej produkcji mogą być eksploatowane w ciągu trzech lat, podczas gdy wytrzymałość sprowadzanych ograniczała się do okresu 6 miesięcy.

Ponadto zamówiliśmy za granicą rozmaitego rodzaju sprzęt mechaniczny na ogólną sumę 80 milionów złotych. Sprzęt ten jeszcze bardziej wzmoże wydajność, zmniejszając jednocześnie wkład sił fizycznych robotnika w wykonywaną przez niego pracę...

— Ob. Dyrektorze... — jeden z pracowników „Portorobu" wejściem swym przerywa na chwilę naszą rozmowę.

Szereg dokumentów wymagających decyzji nie wędruje „pod zielone sukno". Sprawy zostają załatwione od ręki — natychmiast. Robotnik Tomczak nieraz w swym życiu spędził godziny nużącego oczekiwania w poczekalniach wielu dyrektorów i dziś dyrektor Tomczak nie chce aby któryś z robotników niecierpliwił się czekając na decyzję zwierzchnika.

Chwilę przerwy w rozmowie poświęcam na przejrzenie leżącego na stole oryginalnego albumu zawierającego

WYCINKI Z GAZET.

Przerzucam kartki albumu i wzrok mój pada na tytuły: „Portorob — skarb portów", — „Portorob zwiększa oszczędności", — „Robotnik Portorobu udoskonalił sposób załadunku szyn", — „Ponad 200 milionów złotych oszczędności planuje Portorob w 1949 roku"...

To mi właściwie wystarcza. Teraz orientuję się jeszcze bardziej w całokształcie prac tej instytucji. Rozumiem doskonale dlaczego dyrektor Tomczak otrzymał wysokie odznaczenie „Orderu Sztandaru Pracy" pierwszej klasy. Rozumiem także, dlaczego wzrasta wydajność i wiem też dlaczego dyrektor Tomczak cieszy się tak wielką popularnością wśród robotników. Godzinna rozmowa wyjaśniła mi tak wiele, że przeszło to moje oczekiwania.

— Proszę, słucham... — głos ob. Tomczaka wyrwał mnie z chwilowego zamyślenia.

— Jak wygląda organizacja pracy przeładunkowej — stawiam nowe pytanie.

— „Portorob" prowadzi jedynie roboty fizyczne w zakresie załadunku, wyładunku i magazynowania. Otrzymujemy zlecenia od spedytora i nasze komórki dyspozycyjne kierują zespoły robotników na miejsca pracy. Mamy zespoły specjalnie wykwalifikowane do przeładunków poszczególnych rodzajów towarów. Szkolenie i podnoszenie kwalifikacji robotnika również uważamy za jedno z naszych zadań. Istnieją także tzw. robotnicy administracyjni, których obowiązkiem jest przygotowywanie i podwożenie na poszczególne odcinki sprzętu pomocniczego. Zapomniałem poprzednio dodać, że i oni również biorą czynny udział we współzawodnictwie a jedenastu z nich zostało ostatnio premiowanych.

— Ostatnie pytanie dyrektorze — czuję wyrzuty sumienia iż zabrałem już tyle drogocennego czasu — jak wygląda sprawa opieki nad robotnikiem?

— Na akcję socjalną tzn. opiekę społeczną, budownictwo mieszkaniowe itp. przeznaczyliśmy w tym roku ponad 19 milionów złotych...

Tak, to już chyba wszystko, co chciałem wiedzieć.

Za parę tygodni minie akurat rok od chwili, gdy robotnik Wojciech Tomczak został powołany na dyrektora Oddziału Gdyńskiego „Portorobu". Efekty rocznej pracy są dowodem jak bardzo decyzja ta była słuszna.

Mimo tak poważnego awansu społecznego dyrektor Tomczak nie przestał być w gruncie rzeczy robotnikiem. Ma się wrażenie po prostu, że zmieniło się w nim to jedynie, iż zamiast worów dźwiga on ciężar znacznie trudniejszych i bardziej odpowiedzialnych obowiązków, realizując zadania, które postawił przed sobą jeszcze wówczas, gdy stawiał pierwsze kroki na budujących się nabrzeżach gdyńskiego portu.

Kiedy wracałem wśród zgiełku portowego życia i do uszu mych dolatywały odgłosy pracy w otwartych hangarach magazynów, zdałem sobie sprawę, że wszędzie tam odbywa się wytężona praca, kierowana wprawną ręką dyrektora Tomczaka.

W chwili, kiedy skreśliłem, jak mi się zdawało, ostatnie zdanie tego artykułu, mimo woli przyszło mi na myśl, że przecież tytuł niezupełnie odpowiada treści, że przecież spisałem tu znacznie więcej o samym „Portorobie" niż o życiu dyrektora tej instytucji. Ale tak to wygląda tylko pozornie. Bo czyż życie obywatela Tomczaka dałoby się w jakikolwiek sposób oddzielić od życia setek robotników, tych robotników, którzy właśnie tworzą „Portorob"?

Moim zdaniem — nie.

STANISŁAW BISKUPSKI





Elastyczne ZŁOTO

JÓZEF WÓJCICKI

Lśniące w słońcu, długie, popielate auto ostrą woltą skręciło przed Kapitanat Portu. Zgrzytnęły przeciągle hamulce i rozpędzona maszyna zaryła się w kurzu. Z rozpalonych od słońca i pędu opon uniósł się specyficzny, ostry zapach. „Tak pachnie kauczuk" — pomyślałem, obserwując wysiadającego z auta, wysokiego mężczyznę, o grubym karku, ściskającego w zębach pokaźnej grubości, cygaro. Wystarczyło spojrzeć na markę samochodu przypominającego swym kształtem czołg, i odczytać krótkie słowa „Cadillac 50", by domyśleć się, że mężczyzna z cygarem w zębach to typowy Amerykanin, przedstawiciel jakiegoś konsulatu, a zapewne, prywatnie, również i przedstawiciel jakiejś firmy amerykańskiej, może właśnie kauczukowej.

Skojarzenie to pochłonęło mnie całkowicie. Patrząc na opasłego, rumianego, amerykańskiego kapitalistę, wyskakującego z lśniącego samochodu o jasnych oponach, pachnących kauczukiem, miałem jednocześnie przed oczyma widziany kiedyś obrazek, a może fotos, przedstawiający wynędzniałe, malajskie dziewczęta pochylone nad blaszankami, do których spływała z drzew cenna żywica, obok zaś stał z pejczem nienasycony plantator.

Nie zdziwiłem się specjalnie tym, że nawet „niewinny" amerykański samochód osobowy przybrał w mej wyobraźni kształt czołgu. Nie zdziwiło mnie też aroganckie i wyzywające zachowanie się amerykańskiego dyplomaty, który potrącając interesantów przepychał się do „Harbour Office" To tylko zwykły wynik aspiracji na nowy „herrenvolk". Myśl uporczywie krążyła wokół kauczuku i wciąż jeszcze miałem przed oczyma obraz malajskich dziewcząt i plantatora. Kauczukowa historia tak zainteresowała mnie, że postanowiłem sięgnąć do jej dziejów.

HISTORIA KAUCZUKU

Kauczukowa historia zaczęła się przed wielu wiekami, na długo przed przybyciem hiszpańskich konkwistadorów i amerykańskich gangsterów, gdy nad Amazonką mieszkały wolne plemiona brazylijskich Indian.

Olbrzymie puszcze ciągnęły się wtedy szerokim pasem wzdłuż wielkiej, szeroko rozlanej rzeki. Kryły one nieprzebraną ilość zwierząt i setki gatunków drzew. Jedynymi przedstawicielami rasy ludzkiej byli tu Indianie, mieszkający w niewielkich osiedlach, złożonych z kilku szałasów. Te maleńkie osiedla rozrzucone były na wielkim obszarze, wszystkie jednak grupowały się w pobliżu bogatej w ryby Amazonki, która stanowiła jednocześnie najdogodniejszą drogę komunikacyjną. Walcząc z przyrodą i drapieżnikami, Indianie miejscowi dość szybko nauczyli się wykorzystywać do swych celów otaczającą ich puszczę. Znali oni dokładnie wszystkie gatunki drzew i roślin, a przez wielowiekowe doświadczenie przekazywane z pokolenia na pokolenie doskonale orientowali się w cechach poszczególnych roślin. Jedne z nich używane były do celów leczniczych, inne do wyrobu łodzi, sprzętu rybackiego itp.

PIERWSZE SPOSTRZEŻENIA

W swych wyprawach w głąb puszczy natrafili Indianie na rozrzucone pojedynczo drzewa o wyglądzie zupełnie odmiennym od innych. Po gładkiej, cienkiej korze tych drzew spływała gęsta biała ciecz. Wiele czasu upłynęło nim poznano niezwykłe właściwości tej cieczy. Prawdopodobnie używając drzewa do palenia ogniska zauważono, że lepka biała żywica bardzo łatwo zapala się i pali długo jasnym płomieniem. Z czasem zaczęto też używać jej do wyrobu pochodni: maczano zwykły kij w lepkiej cieczy, spływającej z drzewa, a po wyschnięciu biała żywica zamieniała się w brunatną masę i przez 24 godziny paliła się jasnym światłem. Pochodni tych używano do polowań w puszczy lub na rzece a często też dla odstraszenia drapieżnych zwierząt zbliżających się do ludzkich osiedli. Nic więc dziwnego, że wysokie, dochodzące do 60 m drzewa, nazywane przez Indian „cautschouc", stały się wkrótce przedmiotem usilnych poszukiwań, zwłaszcza, że zauważono, iż kosz posmarowany białą, gęstniejącą szybko cieczą, nie przepuszczał wody. Używano więc teraz kauczukowej żywicy nie tylko jako materiału palnego, lecz również do wyrobu naczyń, a nawet obuwia.

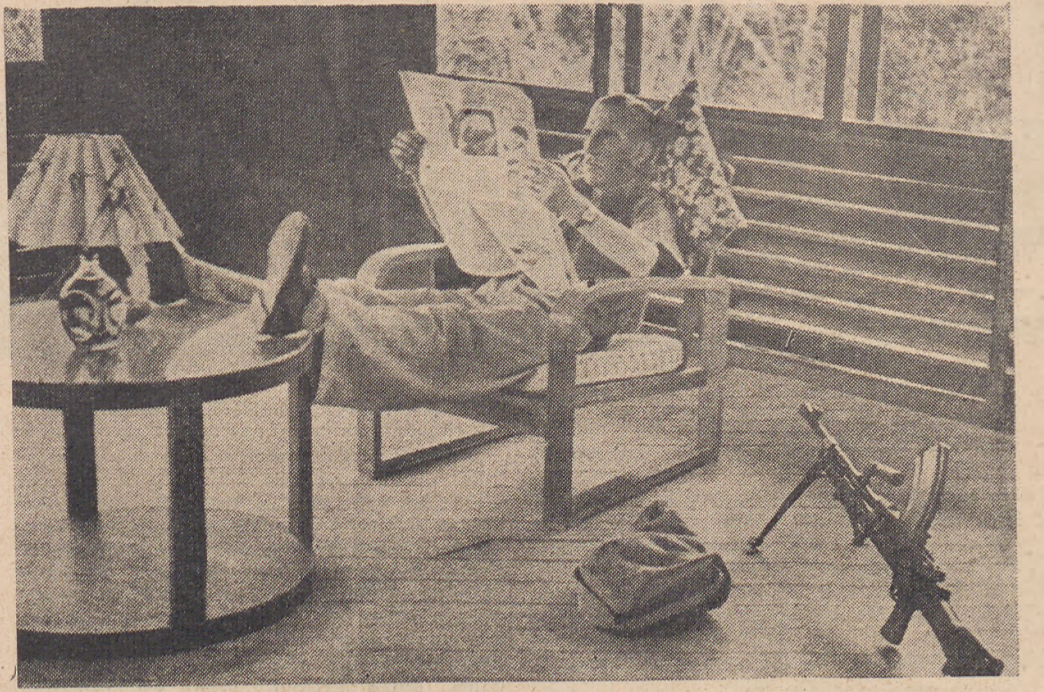
Dalszy samodzielny rozwój indiańskiej produkcji kauczukowej został przerwany przez najazdy Hiszpanów. W XVI w. hiszpańscy najeźdźcy nie zainteresowali się jednak bliżej drzewami kauczukowymi. Rabowanie osiedli i świątyń indiańskich absorbowało ich tak dalece, że mimo widocznych korzyści zaniechali kilku początkowych prób w celu szerszego wyzyskania kauczuku. Już wtedy jednak kauczuk niesie śmierć tubylcom. Hiszpanie chętnie używają kauczukowych pochodni do palenia indiańskich osiedli i przypiekania tubylców w licznych egzekucjach. Przez długie lata Indianie stawiali bohaterski opór najeźdźcom, liczba ich jednak szybko malała. Hiszpanie palili osiedla wraz z ludnością, jeńców spalano na stosach, lub po prostu wyrzynano.

Tak rozpoczął się w Ameryce Południowej okres „cywilizacji", który w wyniku przyniósł odkrycie kauczuku i nowych jego właściwości przez Europejczyków.

Dopiero w r. 1736 francuski uczony de la Condamine zainteresował się bliżej kau-



Trudno jest o bardziej wymowne zdjęcie, które by przedstawiało zbiór kauczuku w malajskiej dżungli. Ten żołnierz kolonialny ściskający kurczowo automat i pilnujący każdego ruchu wyzyskiwanych Malajczyków, mimo posiadanej broni nie czuje się bezpiecznie. Lud malajski włada znacznie silniejszą bronią — jest nią niezłomna wola walki o swą wolność i pewność ostatecznego zwycięstwa w tej walce.



Coraz niepewniej czują się w malajskiej dżungli biali najeźdźcy. Mr. A. S. Taylor przestał się czuć bezpiecznie nawet w swoim domu. Za oknami jego bungalowu rozciąga się dżungla, a w dżungli kryją się rosnące wciąż w siłę oddziały partyzantów malajskich, którzy tak bardzo niepokoją Mr. Taylora.

czukową żywicą, zwracając głównie uwagę na jej elastyczność po zakrzepnięciu. W r. 1751 przesłał on do Europy pierwszą płytę z kauczuku oraz swe spostrzeżenia. Dalsze próby jednak, przeprowadzone przez Paryską Akademię Umiejętności nie dały większych rezultatów i o kauczuku zapomniano. Drzewo kauczukowe zostało jednak od tego czasu „zarejestrowane" przez botaników pod nazwą „Resina elastica".

NARODZINY GUMKI DO OŁÓWKA.

Ciekawsze dane o samym kauczuku podał w r. 1768 Francuz Macguer określając bliżej skład chemiczny mleka kauczukowego. Stwierdził on, że poza kauczukiem w mleku tym znajduje się: białko, aceton, sole i inne składniki. Z jego doświadczeń wynikało, że kauczuk powstaje podobnie jak masło z mleka. W tym samym roku Grossart po raz pierwszy zastosowuje kauczuk w przemyśle, wykonując z niego doskonałe, nieprzemakalne rury. Jednocześnie też odkryto uboczną właściwość kauczuku, a mianowicie zdolność ścierania ołówka. Wkrótce też pojawiły się w sprzedaży pierwsze gumki, rozchwytywane mimo wysokiej ceny. W r. 1820 Hancock uzyskał pierwszy patent na wyroby włókiennicze o dużej elastyczności dzięki użyciu kauczuku do ich produkcji.

O karierze kauczuku możemy mówić jednak dopiero z chwilą, gdy Goodyear z Newhaven wynalazł w r. 1839 sposób wulkanizowania kauczuku, co pozwoliło na produkcję gumy. Od tego momentu datuje się też produkcja kauczukowej gumy. W r. 1842 do Europy nadchodzą pierwsze wyroby przemysłowe z wulkanizowanego kauczuku. O szybkim wzroście produkcji tego surowca w tym okresie świadczą następujące cyfry: w r. 1830 do Anglii przywieziono zaledwie 454 centnary, w r. 1850 już 7 784 ctn., a w r. 1898 blisko 553 000 ctn.! W tym czasie cała produkcja koncentrowała się w dorzeczu Amazonki przynosząc wielkie zyski kapitalistom brazylijskim, którzy zajęli miejsce hiszpańskich najeźdźców.

KREW I KAUCZUK.

Zwiększano więc coraz bardziej produkcję „elastycznego złota", wzmagając jednocześnie niewolę i wyzysk nad tubylcami. Zyski brazylijskich magnatów kauczukowych były jak na owe czasy nadzwyczaj wysokie, gdyż kauczuk wraz z rozwojem motoryzacji stale rósł w cenie, płace zaś Indian były tak niskie, że nie wystarczały im nawet na wyżywienie. Pod batem nadzorców pracowali oni ponad siły, przysparzając bogactw właścicielom firm kauczukowych. Nic też dziwnego, że co pewien czas wybuchały bunty poszczególnych plemion indiańskich, tłumione krwawo przez rząd. Kapitaliści brazylijscy w obawie przed utraceniem monopolu na kauczuk, wprowadzili też przy pomocy rządu, specjalne prawa ochronne, które surowo zabraniały wywozu sadzonek i nasion kauczuku. Wielkich zysków pozazdrościli im jednak kapitaliści innych państw, zwłaszcza Anglii i USA.

W r. 1880 pewien Anglik zdołał wywieźć sadzonkę kauczuku brazylijskiego. Sadzonka dobrze przyjęła się w londyńskim Ogrodzie Botanicznym, skąd następnie tysiące podobnych powędrowało do kolonii brytyjskich, głównie na Malaje. Wydarzenie to miało doniosłe znaczenie dla rozwoju gospodarki światowej, na wyniki jego trzeba było jednak czekać około 30 lat, gdyż tyle mniej więcej trzeba czasu, by z sadzonek wyhodować pełnowartościowe drzewa. Widząc swój nieuchronny kryzys, kapitaliści brazylijscy wzmogli do ostatnich granic produkcję kauczuku, a wraz z tym i wyzysk tubylców, niszcząc przy tym poważnie drzewostan kauczukowych lasów nad Amazonką. Były to już ostatnie chwile brazylijskiej potęgi kauczukowej. Przełomowym rokiem był rok 1912 kiedy to wyprodukowano ponad 42 tys. ton surowca. W roku następnym zdołano wyprodukować już tylko 39 tys. ton, a w dalszych latach ilość ta malała coraz bardziej. W r. 1938 Brazylia produkowała już tylko 18 tys. ton kauczuku, podczas gdy Imperium Brytyjskie zajęło jej miejsce, produkując w r. 1939 około 500 tys. ton, czyli przeszło 48% produkcji światowej, która wynosiła w tym roku 1 030 tys. ton. Głównym odbiorcą (około 50% całej produkcji) były w tym czasie Stany Zjednoczone, następnie po 10% Anglia, Francja i Niemcy.

Pozbawieni monopolu kapitaliści brazylijscy przerzucili się szybko na kawę, tym bardziej, że nie mogli konkurować z Anglikami, którzy założyli zwarte plantacje, uzyskując w ten sposób większą wydajność pracy. Oczywiście, że w niczym nie zmienił się w tych plantacjach los tubylczych robotników. Podobnie jak Indianie, Malajczycy byli bezlitośnie wyzyskiwani. Do pracy na plantacjach zmuszono też kobiety i dzieci. W ogromnych kauczukowych chewach na Malajach, w Indochinach, na Cejlonie i w Indiach tysiące ludzi rasy żółtej pędzi po dziś dzień straszliwy żywot. W miarę jak wzrasta produkcja kauczuku, wzmaga się wyzysk angielskich, holenderskich i francuskich plantatorów, a z drugiej strony potężnieje też ruch wolnościowy. Raz po raz wybuchają powstania przeciwko wyzyskiwaczom.

„SOWPREN"

Po wojnie światowa produkcja kauczuku wzrosła jeszcze bardziej i sięga już blisko 2 milionów ton. Jeszcze przed wojną w krajach pozbawionych kauczuku rozpoczęto próby nad zastąpieniem go przez fabrykat sztuczny. W Związku Radzieckim po raz pierwszy odkryto sposób fabrykacji sztucznego kauczuku zwanego „sowpren" i uruchomiono pierwszą jego fabrykę. Obecnie produkcja ta uniezależniła już Związek Radziecki od dostaw zagranicznych. Podobnie i w Polsce trwają przygotowania do rozpoczęcia produkcji własnego syntetycznego kauczuku. W ten sposób Imperium Brytyjskie i inne państwa kolonialne tracą już obecnie monopol na kauczuk, podobnie jak to miało miejsce z Brazylią.

W BLASKU PŁONĄCYCH CHEW.

W Brazylii, na Malajach, w Indochinach i innych obszarach plantacyjnych Amerykanie i Anglicy rywalizują obecnie nie tylko w zwiększeniu produkcji i zysków, ale przede wszystkim w zwiększeniu wyzysku robotników plantacyjnych. Od czasów brazylijskich buntów minęło jednak wiele lat i teraz przeciwko wyzyskowi kapitalistów powstają już nie tylko poszczególne plemiona, ale całe, ciemiężone narody. Na całym świecie potężnieją ruchy wolnościowe narodów kolonialnych. Kauczukowe chewy płoną coraz częściej, podpalane ręką partyzantów, płoną bungalowy angielskich i amerykańskich kapitalistów. Największe porty eksportowe kauczuku — Singapore i Batawia zagrożone są przez rozszerzające się na ich zapleczu ogólnonarodowe powstania. Narody Ameryki Południowej coraz ostrzej sprzeciwiają się penetracji gangsterów amerykańskich nad Amazonką. Plantacje kauczukowe stały się już nie tylko ośrodkiem walki między grupami kapitalistów, lecz stały się również terenem walk o wyzwolenie polityczne i społeczne uciskanych i wyzyskiwanych ludów kolonialnych.

Pełna walki, krwi i nieszczęść wielowiekowa historia „cywilizowanego" kauczuku osiąga obecnie kulminacyjny punkt. Potężniejąca coraz bardziej fala powstań w krajach kolonialnych i zwycięska walka uciskanych narodów przeciwko najeźdźcom i wyzyskiwaczom położy w końcu kres ponurej historii „elastycznego złota".

JÓZEF WÓJCICKI



Z drżeniem czeka ten brunatny niewolnik kolonialny na wynik ekspertyzy, dokonywanej przez Mr. Taylora. Co będzie jeśli dostarczył dziś za mało towaru? Biały plantator posiada bat i rewolwer a młody Malajczyk wie już o tym dobrze że Mr. Taylor nie lubi żartować...

DZIEJE PIERWSZEGO RADIOGRAMU

KOMANDOR POR. DYMITR BIEŁOW

Rok 1896. Wielka sala w Gmachu Rosyjskiego Towarzystwa Naukowego w Petersburgu zwolna wypełnia się gośćmi. Trudno jest nie zauważyć iż dzisiejszy wieczór nasycony jest atmosferą pełną napięcia i oczekiwania. W rozmaitych częściach sali tworzą się grupki osób, żywo rozprawiających na temat oczekiwanego eksperymentu. Dyskutujący wyrażają swe opinie, w których zwątpienie i nadzieja, niewiara i ufność staczają ze sobą zacięte boje. Uczuciem, które udziela się wszystkim z jednakową siłą, jest rosnące z każdą chwilą napięcie. Wreszcie rozlega się długo oczekiwany dzwonek...

Przy stole prezydialnym zasiadają znani rosyjscy uczeni: W. K. Lebiedziński, A. J. Szatelen, N. T. Jegorow, N. A. Smirnow i inni. Posiedzenie otwiera profesor F. Petruszewski. Uwaga wszystkich koncentruje się teraz na jednym z uczestników zebrania, który właśnie, na dany przez przewodniczącego znak, unosi się z fotela i podchodzi do ustawionego opodal dziwacznego aparatu. Oczy Aleksandra Popowa przez chwilę wpatrują się w zebranych po czym rozlega się jego nieco drżący i jak gdyby zaniepokojony głos:

„Koledzy! Przed wami znajduje się odbiornik fal elektromagnetycznych. Dla odbioru sygnałów dołączony jest do niego aparat telegraficzny Morse'a. Tu, jak widzicie przymocowany jest nieizolowany drut miedziany o średnicy 1,5 do 2 mm. Przy aparacie nadawczym, który znajduje się o 250 metrów stąd, oczekuje w tej chwili sygnału rozpoczęcia doświadczenia mój współpracownik Piotr Rybkin..."

Próba rozpoczyna się. Z lekkim szmerem zaczyna rozwijać się taśma, na której początkowo nie widać żadnych znaków. Napięcie wzrasta jeszcze bardziej. Nagle przez salę przechodzi cichy szmer zdumienia. Na taśmie ukazują się kropki i kreski alfabetu Morse'a. Profesor Petruszewski wstaje od stołu, rozszyfrowuje przejęty tekst i wpisuje go na stojącej opodal tablicy: „Henryk Hertz".

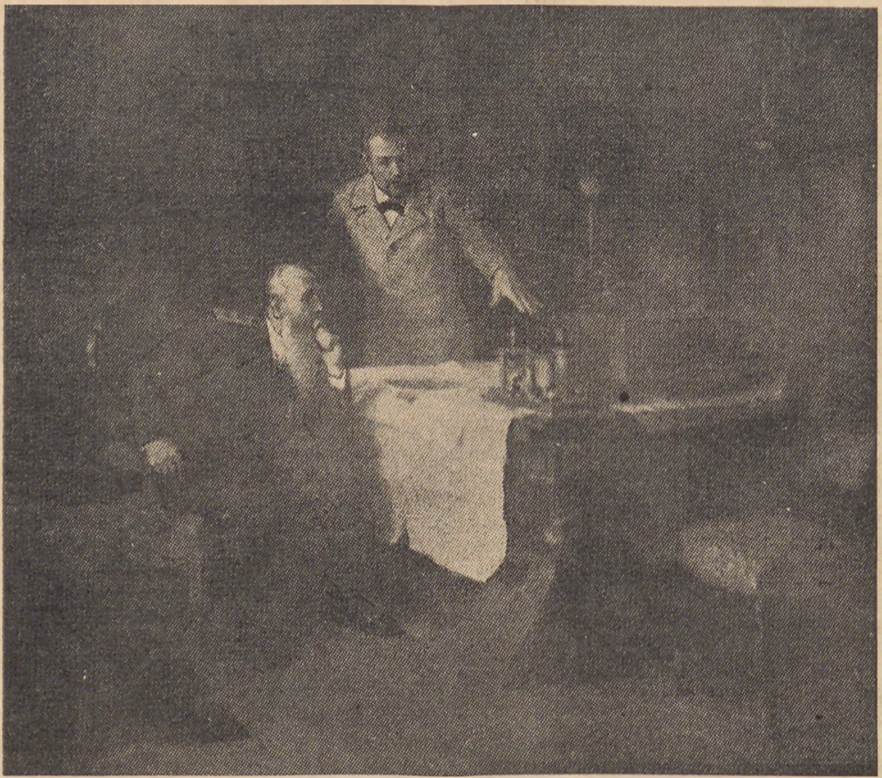
Był to pierwszy radiogram na świecie.

Doświadczenie, którego świadkami byli uczestnicy pamiętnego posiedzenia w dniu 24 marca 1896 roku, było rezultatem szeregu lat pracy naukowej A. S. Popowa.

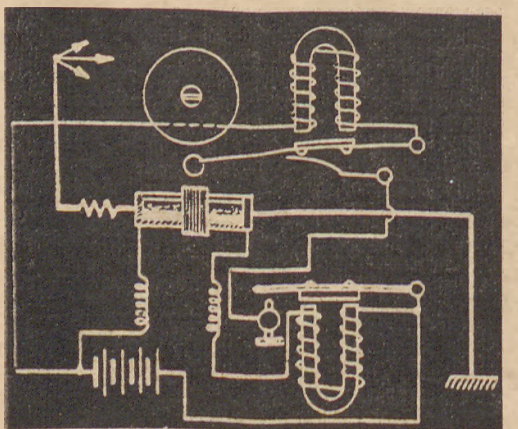
Kim był ów człowiek, którego dziełem był epokowy wynalazek radia?

Aleksander Stefanowicz Popow urodził się w roku 1859 na Uralu w ośrodku robotniczym Turjinskije Rudniki. W latach 1863—1877 studiował w seminarium duchownym w miejscowości Pierm, a następnie wstąpił na uniwersytet petersburski, gdzie skończył dział matematyczny, uzyskując stopień naukowy kandydata nauk. Po zakończeniu studiów otrzymał stanowisko profesora fizyki w Oficerskiej Szkole Morskiej w Kronsztadcie, gdzie rozpoczął prace naukowo-badawcze, wygłaszając przy tym liczne odczyty, na których demonstrował szereg doświadczeń związanych z jego badaniami.

Aleksander Popow interesował się w szczególności zagadnieniem fal radiowych, które w tym czasie stanowiły przedmiot badań wielu naukowców na całym świecie. Pierwsze praktyczne doświadczenie z falami radiowymi przeprowadził Henryk Hertz w 1888 roku. Zbudował on w swym laboratorium źródło tych fal, tzw. wibrator i odbiornik, który nazwał rezonatorem. Wkrótce potem został wynaleziony przyrząd, dzięki któremu stało się możliwe ujawnienie fal elektromagnetycznych w przestrzeni. Przyrząd ten nazwano „kocherem".



U góry: Znakomity uczony rosyjski, Aleksander Popow, demonstruje swój radioodbiornik adm. Makarowowi. Poniżej: Schemat „wykrywacza burz" konstrukcji A. Popowa.



Aleksander Popow pracując nad doświadczeniami Hertza zbudował kocherer, który znacznie lepiej i czulej reagował na impulsy wibratora zmieniając swój opór przy lekkich wstrząsach. Dalsza wytężona praca uczonego dała wspaniałe wyniki.

7 maja 1895 roku zaprezentował on wobec zebranych przedstawicieli nauki pierwszy na świecie odbiornik radiowy, nazwany przez niego „wykrywaczem burz" ze względu na jego zdolność wykrywania wyładowań atmosferycznych i rejestrowania zbliżającej się burzy na odległość do 30 kilometrów.

Na pamiątkę tego wydarzenia dzień 7 maja obchodzony jest w Związku Radzieckim jako święto radia.

Wielkie wrażenie wywołało swego czasu w kołach naukowych oświadczenie A. S. Popowa zapowiadające skonstruowanie aparatu, pozwalającego na nadawanie sygnałów na odległość przy zastosowaniu szybkich drgań elektrycznych. Przeprowadzenie takiego doświadczenia uzależniał on od wyników swych badań nad znalezieniem źródła owych drgań.

Sukcesy dotychczasowej pracy zachęciły go do przeprowadzenia rozlicznych doświadczeń, których wynikiem i ukoronowaniem była owa pamiętna próba w 1896 roku, dokonana w obecności najwybitniejszych przedstawicieli świata naukowego. Próba ta ostatecznie zjednała i przekonała nawet najbardziej zatwardziałych sceptyków, których nie brak było wśród przedstawicieli carskich władz.

A. S. Popow nie poprzestał na dotychczas osiągniętych rezultatach. W rok po przełomowym doświadczeniu zainstalował swoje urządzenie na okrętach floty bałtyckiej. Początkowo zdołał on nawiązać łączność na odległość 640 metrów, rozszerzając nieco później zakres działania aparatu do 5 kilometrów. W tym samym czasie jego współpracownik Piotr Rybkin na redzie w pobliżu Wyborga nawiązał stałą łączność na odległość 6 km.

Ciesząc się dużym poparciem admirała Makarowa, który udzielał mu wszelkiej pomocy w prowadzeniu badań naukowych, A. Popow wkrótce potem zdołał wykryć właściwości fal radiowych, w szczególności zaś ich zdolność odbijania się od przeszkód, dając tym samym podstawę współczesnej radiolokacji. Specjalna komisja wyłoniona przez Rosyjskie Towarzystwo Fizyczno-Chemiczne uznając sukcesy wynalazcy wydała odnośnie jego prac następującą opinię: „doświadczenia prowadzone w dziedzinie sygnalizacji bezprzewodowej należy kontynuować starając się je wykorzystać dla praktycznego zastosowania w żegludze morskiej, a w marynarce wojennej w szczególności".

28 maja 1899 roku P. Rybkin odkrył nowy sposób odbioru radiogramu— odbiór na słuch, co dało z kolei A. Popowi możność skonstruowania udoskonalonego odbiornika mającego zasięg 45 km. W myśl zleceń komisji o praktycznym zastosowaniu doświadczeń wkrótce zainstalowano aparaturę radiotelegraficzną na okrętach floty czarnomorskiej: „Georgij Pobiedonosiec", „Dwienadcat Apostołow" i innych.

Doskonałe wyniki stosowania w praktyce aparatury Popowa nie dały na siebie długo czekać.

W zimie 1899 roku na skutek silnej burzy szalejącej na Bałtyku w pobliżu wyspy Hogland osiadł na mieliźnie pancernik „Admirał Apraksin". Prace ratunkowe trwające w niezwykle trudnych warunkach wymagały nawiązania łączności ze sztabem floty w Kronsztadcie. Najbliższa stacja telegraficzna znajdowała się w odległości 40 km od wypadku, w miejscowości Kotka. Budowa do tej miejscowości linii telegraficznej była rzeczą nie do pomyślenia tak ze względu na warunki terenowe (lody, które ulegały częstym przesunięciom), dużej ilości czasu potrzebnego do zrealizowania takiej inwestycji jak i na bardzo poważne koszty (założenie podwodnego kabla kosztowałoby 53 000 rubli).

W tej sytuacji postanowiono zwrócić się o pomoc do A. Popowa, który wspólnie z P. Rybkinem zainstalował jedną radiostację na wyspie Hogland, drugą zaś w budynku służby łączności Floty Bałtyckiej na wyspie Kutsała odległej o 52 km. W rezultacie łączność była utrzymana bez przerwy. W okresie trwania akcji ratunkowej przekazano 440 radiogramów zawierających 6 303 słowa. Dzięki utrzymaniu sprawnej łączności pancernik „Admirał Apraksin" został uratowany.

Od tej chwili urządzenia Popowa poczęły coraz częściej znajdować zastosowanie.

Dowódca lodołamacza „Jermak" w styczniu 1900 roku otrzymał niespodziewanie radiogram następującej treści: „W pobliżu Lavansari oderwała się kra ze znajdującymi się na niej rybakami. Proszę okazać im pomoc. Popow".

Dwudziestu siedmiu rybaków zawdzięczało swe ocalenie temu zawiadomieniu oraz jego nadawcy.

Wkrótce potem Dowództwo Floty Rosyjskiej wydało następujący rozkaz: „Wprowadzić telegraf bez drutu na okrętach bojowych jako podstawowy środek łączności". W ślad za tym rozkazem pojawiły się pierwsze na świecie polowe radiostacje wojskowe konstrukcji rosyjskiego uczonego.

Doskonalona wciąż przez A. Popowa aparatura poczyna w ten sposób odgrywać coraz poważniejszą rolę w każdej dziedzinie życia. W 1901 roku świat ujrzał pierwszą radiostację „rezonansową" Popowa z dokładnym dostrojeniem. Radiostacja ta zapewniała utrzymanie łączności na odległość 148 km.

Z biegiem czasu powstają stacje łukowe, wynaleziona zostaje lampa elektronowa, generator lampowy, a rosyjski profesor Szulejkin opracowuje podstawy teorii załamywania się fal radiowych w jonosferze, podając jednocześnie podstawowe wzory teorii anten.

Ziarno rzucone przez Popowa daje z każdym rokiem coraz obfitsze plony. Pierwsza radiostacja w Polsce była oparta na naukowych osiągnięciach rosyjskich uczonych i rozpoczęła pracę 24 lata temu.

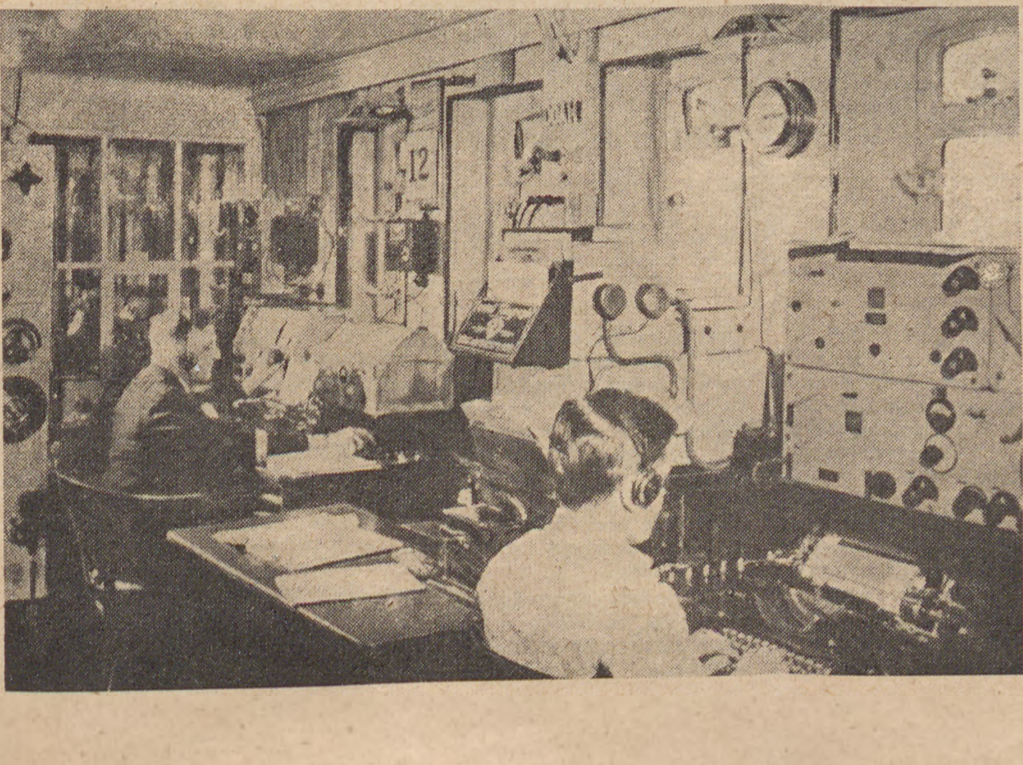
W roku 1934 usłyszano po raz pierwszy najsilniejszą na świecie radiostację foniczną Moskwy, o mocy 500 KW.

W chwili obecnej trudno jest sobie wyobrazić życie bez tego epokowego wynalazku, który przeniknął do wszelkich niemal dziedzin, przemysłu, transportu, rolnictwa, nauki i techniki a nawet medycyny.

Wielki uczony rosyjski A. Popow nie doczekał się chwili, gdy kulę ziemską opasała gęsta sieć radiostacji rozsianych we wszystkich krajach całego świata. Zmarł dnia 3 stycznia 1906 roku. Życie jego wypełnione było pracą naukową, która nie znajdowała zrozumienia u władz carskich. Władze te nie kwapiły się z udzieleniem pomocy wybitnemu wynalazcy, który prawie wszystkie eksperymenty przeprowadzał na koszt własny.

Państwo radzieckie, rozumiejące doniosłość nauki, otoczyło opieką swych uczonych, którzy mając odpowiednie warunki do pracy mogą pomyślnie rozwijać swoją działalność. Uczeni radzieccy jak: Mandelsztam, Papaleksi, Wedeński, Wołogdzin, Boncz-Brojewicz, Szulejkin, Szmakow, Szaposznikow, Minc i wielu innych dali swój olbrzymi wkład w rozwój radiotechniki — w to dzieło, które zapoczątkował przeszło pół wieku temu — Aleksander Popow.

D Y M I T R B I E Ł O W





Widok na ławę oskarżonych w procesie Rajka i towarzyszy.

Felieton niemorski

ZDRAJCY I SZPIEDZY

Im bardziej słabnie wróg, tym częściej ucieka się w swej walce do środków ostatecznych" — powiedział Józef Stalin i słowa jego wielokrotnie potwierdziła historia ostatnich rewolucyjnych zmagań klasy robotniczej ze światową burżuazją. Z wielu doświadczeń zdobytych w tej walce, wiemy, że tymi ostatecznymi środkami burżuazji są: dywersja i prowokacja. Ohydna zdrada kliki titowskiej i ostatnio proces jej węgierskiego agenta Rajka, odsłoniły zbrodnicze i zdradzieckie knowania prowokatorów i szpiegów pozostających na żołdzie amerykańskiego imperializmu. Proces Rajka ostatecznie wyjawił haniebną, obłudną rolę Tita i jego wspólników, którzy działając z rozkazu amerykańskich mocodawców z Wall-Street próbowali obalić ustrój ludowy Węgier i wprowadzić faszystowski, krwawy reżym, jak też podstępnie, zdradziecką, prowokacyjną robotą zniweczyć cały dorobek państw demokracji ludowej, i wciągnąć je do imperialistycznego obozu, knującego wojnę przeciwko Zw. Radzieckiemu.

Jak wynika z zeznań Rajka i jego dobranych towarzyszy, pozostających już od szeregu lat na żołdzie titowskiego i amerykańskiego wywiadu, zakrojona na wielką skalę dywersja przeciwko Węgrom i innym państwom demokracji ludowej, została przygotowana i opracowana jeszcze podczas drugiej wojny światowej, kiedy to imperialiści anglosascy zaczęli zdawać sobie sprawę, że kraje Europy Wschodniej i Środkowej zostaną wyzwolone przez Armię Radziecką i że w krajach tych władzę obejmą masy pracujące.

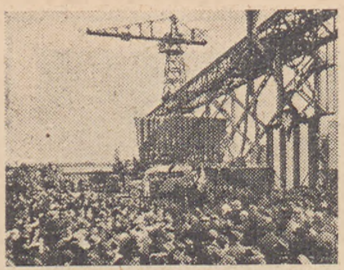
Pod pozorami wierności dla socjalizmu i przyjaźni dla Związku Radzieckiego, titowska klika wysługując się imperialistom rozpoczęła na wielką skalę infiltrację przede wszystkim do Węgier, wysyłając tam swych oficjalnych przedstawicieli, którzy w rzeczywistości byli szpiegami i dywersantami. Ci z kolei werbowali podobnych sobie zdrajców, starając się w ten sposób opanować główne pozycje w aparacie państwowym, Partii i wojsku.

Przygotowany starannie przez Tita i aranżowany przez imperialistów amerykańskich plan zamordowania wybitnych przywódców ludu pracującego, jak Rakosi i obalenie rządu ludowego na Węgrzech, nie udał się jednak dlatego, że klasa robotnicza, doświadczona w wielu ciężkich walkach z burżuazją, nie dała się uśpić. Czujności mas robotniczych zawdzięczamy zlikwidowanie zbrodniczej szajki Rajka, co stanowi nowy i dotkliwy cios zadany imperialistom anglosaskim i klice Tita.

Opierając swe plany na zwyrodniałych trockistach, titowcy, jak wynika z zeznań Brankowa — titowskiego przedstawiciela na Węgrzech, usiłowali wykorzystać każdą szczelinę w partiach komunistycznych i robotniczych żerując na nacjonaliźmie i na każdym odchyleniu. I tak na przykład klika Tito pokładała duże nadzieje w odchyleniu prawicowym w Polskiej Partii Rob., sądząc, że będzie ono stanowić również dogodną pożywkę dla titowskich trockistów, a gdy te nadzieje zawiodły spróbowała znów metody dywersji, wysyłając specjalnych przedstawicieli do Polski, którzy uprawiali sabotaż i szpiegostwo. Ta próba została jednak równie szybko zlikwidowana. W swej ostatniej nocie do rządu Tita rząd Polski Ludowej zdemaskował całkowicie zdradziecką rolę kliki Tita i rozprawił się z próbami prowokacji i dywersji.

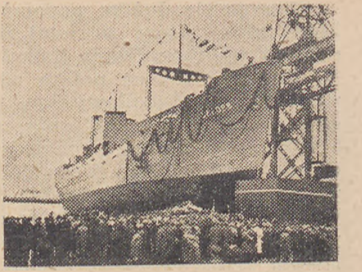
Proces Rajka wykazał z jednej strony całą ohydę kliki Tita wysługującej się imperialistom, bagno upadku w jakie stoczyli się i muszą nieuchronnie staczać się zdrajcy klasy robotniczej, z drugiej strony konieczności zaostrzenia czujności klasowej w walce z obozem imperialistów i jego agenturami.

J A N O R L E W I C Z



SS »SOŁDEK«

PO RAZ TRZECI



JÓZEF BALCERAK

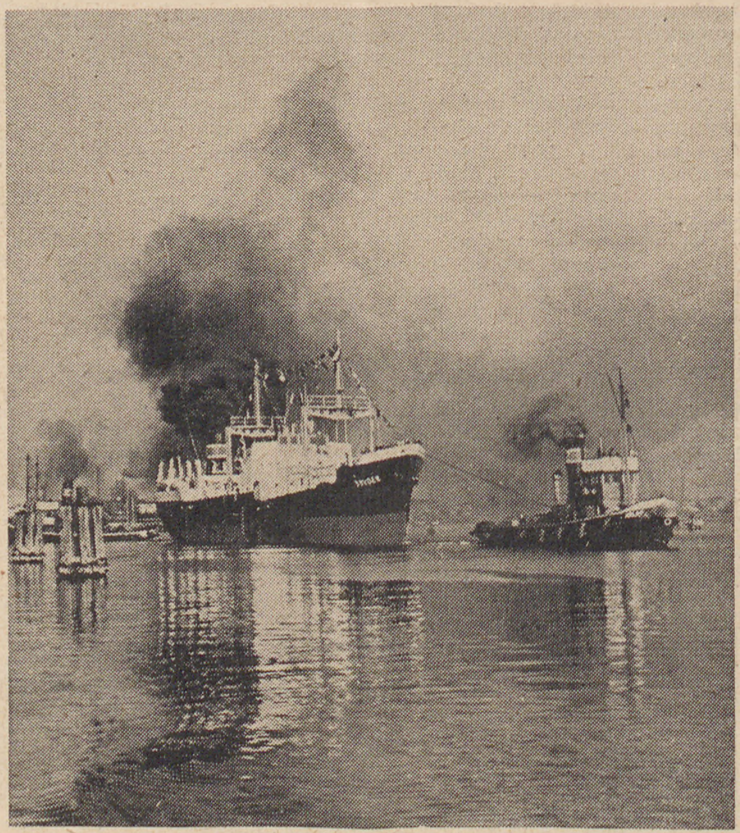
Dziwnego uczucia doznaje się wchodząc na pokład statku, który za chwilę podniesie kotwicę i w gali, majestatycznie wypłynie z portu na pełne morze, gdy się wspomni fakt, że dokładnie przed siedemnastoma miesiącami staliśmy w Stoczni Gdańskiej dosłownie nad kilkoma kawałkami żelaza i czciliśmy moment wbicia pierwszego nitu w stępkę statku. Właśnie z tych, a potem wielu innych „kawałków żelaza" — za sprawą mózgów i rąk stoczniowców, a przede wszystkim ich szlachetnego współzawodnictwa pracy — wyłonił się po siedmiu miesiącach kadłub nowego statku. Nastąpiła wówczas druga uroczystość: wodowanie jednostki. Na dany znak usunięto kliny, podtrzymujące kadłub; utartym zwyczajem matka chrzestna rozbiła o dziób statku butelkę szampana i po pochylni przy dźwiękach hymnu narodowego ześliznął się ten owoc mozolnej pracy ludzkiej — rudowęglowiec s/s „Sołdek". W ten sposób po raz pierwszy w naszej historii, robotnik i inżynier Polski Ludowej swym zbiorowym wysiłkiem przyczynili się do zakrojonego na szeroką skalę budownictwa jednostek pełnomorskich.

Tak jak daty 3 kwietnia i 6 listopada 1948 roku — dni założenia stępki i wodowania pierwszego zbudowanego w kraju statku stały się wielkimi momentami w młodej historii naszych stoczni, tak wielkim świętem dla stoczniowców gdańskich był dzień 24 września. W dniu tym s/s „Sołdek" ruszył w próbny rejs, mając na pokładzie rzeczoznawców technicznych, przedstawicieli stoczni, linii żeglugowej, oraz tych wszystkich, którzy są bezpośrednio i najbardziej związani z rozwojem naszego przemysłu stoczniowego.

A więc był to prawdziwy rejs-egzamin, zdawany wobec najbardziej surowej i wymagającej komisji.

Przy doskonałej widzialności, w piękny, słoneczny poranek odbiliśmy od brzegu, pozostawiając na nim warsztaty-olbrzymy Stoczni Gdańskiej. Na samym nabrzeżu stała grupa stoczniowców, patrzących na „Sołdka" ciepłym, serdecznym wzrokiem, takim, jakim patrzy się często na własne dziecko.

Z basenu aż poza obręb portu wyprowadziły nas dwa holowniki — „Atlas" i „Cyklop". Pilotował nas chyba jeden z najstarszych pracowników morza, kapitan żeglugi wielkiej Julian Laskowski, który w październiku br. obchodzić będzie jubileusz 50-lecia służby na morzu. Warto było zobaczyć tego sędziwego, ale rześkiego marynarza w chwili, kiedy korzystając z wolnego czasu, a przekonawszy się uprzednio naocznie o zaletach nawigacyjnych statku — zaglądał do wszystkich kątów, do maszynowni, kabiny nawigacyjnej, pomieszczeń dla załogi, radiokabiny i mesy! Przyznam się, że po zakończeniu prób, jego pierwszego zagadnąłem, co sądzi o statku. Powiedział mi wprost: „Kiedyś, seryjną budowę naszych rudowęglowców nazwałem eksperymentem, ale muszę powiedzieć, że eksperyment ten udał się znakomicie. Nie spodziewałem się, że egzamin wypadnie aż tak dobrze. A przecież każdy następny statek będzie jeszcze lepszy od poprzedniego".



S/s „Sołdek" wychodzi w swój pierwszy próbny rejs. U góry z lewej: pamiętny dzień założenia stępki pod budowę „Sołdka". U góry z prawej: uroczysta chwila wodowania naszego pierwszego rudowęglowca. (Wszystkie zdjęcia: K. Komorowski).

Płyniemy „całą naprzód", o własnych siłach, a więc o mocy 1 300 koni mechanicznych. Maszyna parowa typu Lentza, wykonana przez Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego, skonstruowana została przez obecnego w czasie próbnego rejsu na statku — profesora Pollaka. Ubrany w roboczy kombinezon z niezwykłą ruchliwością uwijał się w maszynowni, sprawdzając prawidłowość funkcjonowania poszczególnych mechanizmów.

Korzystając z tego, że przedstawiciel T-wa Klasyfikacyjnego Lloyda, zakończył większą część prób sprawności statku, poprosiłem go o opinię o jednostce.

„Możecie być dumni z tego statku. Został on zbudowany naprawdę bez zarzutu. Maszyny pracują jak najlepszy zegarek. Ludzie, którzy budują te statki zasługują na najwyższą pochwałę... A co do samego statku, to z czystym sumieniem można dać należną mu klasę. Obserwowałem przebieg prac przy budowie rudowęglowców i mogę stwierdzić, że mając takich ludzi, i taki entuzjazm pracy, flota polska ma przed sobą wspaniałe szanse rozwoju..."

Wraz z przedstawicielem Związku Marynarzy oglądamy pomieszczenia dla załogi. „Tu jest lepiej niż na Batorym" — mówił jeden z marynarzy. Nic dziwnego: kabiny są jedno- i dwuosobowe, z umywalkami. Są prysznice, jest pralnia. Świetlica lada dzień otrzyma książki. O takich pomieszczeniach nie może nawet marzyć załoga niejednego statku zagranicznego!

Na pomoście nawigacyjnym prowadzę rozmowę z kapitanem statku Zbigniewem Rybiańskim. Spodziewałem się, że zastanę jakiegoś „świeżo upieczonego" kapitana, który zaawansował ze stanowiska starszego oficera na jednym z naszych statków. Omyliłem się jednak. Kpt. ż. w. Rybiański jest wychowankiem ostatniego turnusu PSM w Tczewie w 1930 r., pływa zatem już około 20 lat. Ostatnie 2 lata był kapitanem s/s „Jagiełło", który — jak wiadomo odbywa regularne rejsy pasażerskie między Włochami a Ameryką Środkową.

— Proszę się przyznać, kapitanie, czy nie czujecie przypadkiem żalu, że z pasażerskiego parowca, odbywającego atrakcyjne, egzotyczne rejsy, przeniesiono Was na rudowęglowiec, który kursować będzie na bliskich odległościach?

— Żal? — żachnął się kpt. Rybiański — wprost przeciwnie! Uważam to za wyróżnienie. Zdaję bowiem sobie sprawę z tego, że stanowimy załogę pierwszego statku, zbudowanego w Polsce, a zatem na naszych obserwacjach będzie się opierać praca załóg dalszych, będących w budowie rudowęglowców.

Zapytuję kpt. Rybiańskiego, co sądzi o statku.

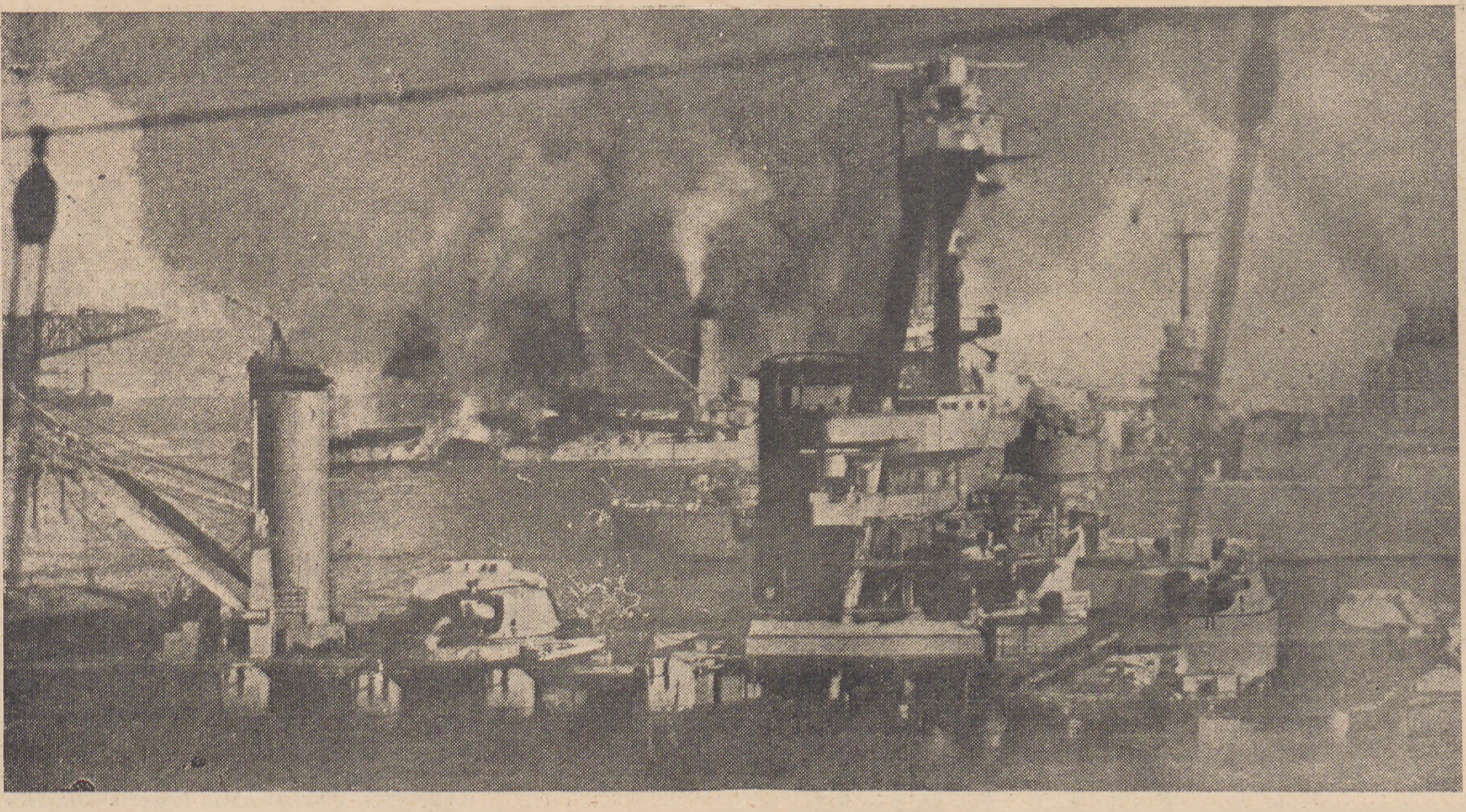
— Jestem tu od kilkunastu dni i odniosłem jak najlepsze wrażenie. To bardzo solidna robota...

✶

Rejs ma się ku końcowi. Statek odbywa ostatnią część „egzaminów": tak zwaną cyrkulację, oraz próby rzucania i podnoszenia kotwicy. Rzeczoznawcy podają nam pokrótce wyniki próbnego rejsu, które można by śmiało wyrazić w formie „świadectwa szkolnego". Brzmi ono: Próba maszyny sterowej — bardzo dobrze, cyrkulacja statku — bardzo dobrze, próba steru ręcznego — bardzo dobrze, próba steru maszynowego — bardzo dobrze... Statek osiągnął szybkość około 12 węzłów, jest bardzo zwrotny, doskonale słucha steru.

Po przebyciu 60 mil morskich, o zachodzie słońca wróciliśmy z tego pamiętnego w dziejach polskiego budownictwa okrętowego rejsu próbnego. W półmroku, który zapadł nad basenem stoczniowym, majaczyły sylwetki stojących obok bliźniaczych rudowęglowców. I one będą niebawem odbywać podobne próby i już wkrótce spotkają się na morzach świata, wioząc ładunki i niosąc po świecie wieść o prawdziwych „cudach polskich" — budowanych rękami polskich stoczniowców, bez pomocy kapitału zagranicznego, — wielkich jednostkach morskich.

JÓZEF BALCERAK



Z TAJEMNIC ADMIRALICJI BRYTYJSKIEJ (6)

BUSINESS W MERS EL-KEBIR

W. STYRYJCZYK

Wydarzenie to, które opisujemy poniżej przytłumione obecnie przez kapitalistycznych wodzirejów Anglii i Francji, odbiło się w swoim czasie głośnym echem w sercu marynarza i pomorzanina francuskiego. O wydarzeniu tym roczniki admiralicji zdają jedynie suchą relację:

„3 lipca 1940 roku — Raid na Mers-El-Kebir (we francuskich koloniach na południowym brzegu Morza Śródziemnego). Siły H*) pod dowództwem viceadmirała Somerville K.C.B., D.S.O.**) (wkrótce po tym został on admirałem), podeszły pod Oran. Komandor Holland skierował się do portu na niszczycielu. Ponieważ francuski admirał Gensoul odmówił przyjęcia go na pancerniku „Dunkerque", wysłano dokument, w którym zażądano od floty francuskiej, aby natychmiast przyłączyła się do działań wojennych floty królewskiej, lub też udała się pod brytyjską eskortą do jednego z portów angielskich.

Ponieważ propozycje te spotkały się z odmową siły H rozpoczęły ogień. Pancernik „Bretagne" i dwa niszczyciele zostały zatopione. Uszkodzony „Dunkerque" osiadł na wybrzeżu i jedynie będący pod parą pancernik „Strassbourg" (dowódca — kontradmirał Colinet) uniknął zniszczenia dzięki temu, że zdołał wyjść w morze na kilka chwil przed doręczeniem Anglikom odpowiedzi odmownej. Co prawda został on następnie uszkodzony przez lotnictwo, mimo to jednak ujść zdołał. (Zniszczeniu uległy 23 różne jednostki Marynarki Francuskiej, która była ongiś czwartą flotą świata).

4 lipca 1940 roku — W Izbie Gmin Mr Churchill opisał jakim sposobem w błyskotliwej akcji zakończonej pełnym sukcesem, Flota Brytyjska przeszkodziła Niemcom w zagarnięciu Floty Francuskiej.

9 lipca 1940 roku — Francuskie okręty wojenne w Aleksandrii zostały zdemilitaryzowane. Podobnie też jednostki francuskiej floty zostały rozbrojone i w Dakarze. Inne okręty francuskie zostały poważnie uszkodzone na skutek akcji brytyjskiej marynarki i lotnictwa."

Tyle tylko ma oficjalnie wiedzieć obywatel Zjednoczonego Królestwa. W „dziwnej tej wojnie" Marynarka Wojenna Francji straciła ogółem 198 nawodnych i 52 podwodne okręty.

Francuska burżuazja, która niedawno usunęła z zajmowanego stanowiska redaktora jednego z pism fachowo-morskich za to, że za dużo wydrukował na temat ucieczki francuskich pancerników z Brestu — co do Mers-El-Kebir mogła sobie pozwolić jedynie na taki wybieg: „Chcemy uważać, iż powodem owych pożałowania godnych wydarzeń w Mers-El-Kebir było jedynie wzajemne nieporozumienie oraz małowartościowa gwarancja dawana przez nas Anglii, że Hitler nie użyje siły przeciwko naszej flocie..." (Quatre ans a rayer de notre histoire — 1949).

Nawet uwzględniając fakt, że rozkazodawstwo we flocie francuskiej znajdowało się w niepewnych rękach faszyzujących admirałów: Darlana, de Laborde, d'Esteva, Marquis i Auphan, taka ocena jest całkowicie pozbawiona godności patriotycznej i jest ona po prostu skutkiem nakazu Wuja Sama, który życzył sobie aby Marianna nie kłóciła się o taki „drobiazg", jak pozbawienie jej floty wojennej, przez wyrachowanego John Bull'a.

A teraz zaglądnijmy do mniej oficjalnych sprawozdań, niż dzienniki admiralicji, a zobaczymy, że niezbyt bojowe nastroje floty francuskiej, a jednocześnie możliwości uknucia tak dogodnej dla usunięcia rywala sytuacji, były już uprzednio rozważane przez pupilkę Churchilla — Admiralicję.

W historii marynistycznej ostatniej wojny wydanej w Belgii w roku 1946 znajdujemy inne naświetlenie ultymatywnego żądania admirała Somerville w Mers-El-Kebir. Ultimatum to zostało sformułowane następująco: albo poddać się albo zatopić okręty. Tak więc, aby osiągnąć ostateczną zagładę floty francuskiej przystąpiono do niszczenia jej z całkowitą premedytacją.

Każdy szyfr w pewnej chwili przestaje być szyfrem. Podobnie i w tym wypadku już w 1941 r. wiadomo było, że Somerville otrzymał dyrektywę nakazującą zredagowanie warunków ultimatum w ten sposób, by w żadnym razie nie mogły być przyjęte.

Znacznie później francuscy ugodowcy sugerowali, że był jeszcze trzeci wariant w żądaniu Somerville'a, który można byłoby przyjąć. Wariantem tym miało być odpłynięcie floty do Indii Zachodnich (na Martynikę). Ogólna jednak sytuacja wskazuje na to, że tego rodzaju warunek był tylko zręcznym wybiegiem admiralicji: uchodzącą flotę Francji nie zgładziłaby siła H, a okręty podwodne Hitlera, które wtedy właśnie tworzyły „wilcze staje" przy brzegach wschodnich obu Ameryk. Pożądany więc wynik zrobienia pomysłowego i dalekowzrocznego „businessu" — pozbawienie rywalki jej floty śródziemnomorskiej, byłby też osiągnięty, tylko inną, jeszcze mniej dla siebie kosztowną drogą. Słusznie więc mówi się obecnie, że Anglosasom łatwo przypadł do słuchu dwujęzyczny slogan „Business über alles".

Tak wyglądało w tej wojnie zastanawiające zwycięstwo na morzu „Królowej Mórz". Bo przecież szumne nazwy „Desant na Tamizie", „Bitwa o Anglię", „Bitwa o Atlantyk", „Potęga Wału Atlantyckiego" były właściwie jedynie, nawet niezbyt zręcznie rozpracowaną przez falsyfikatorów historii — zwykłą butaforią.

W. STYRYJCZYK

* Tak nazywano siły morskie floty brytyjskiej, wydzielone do przeprowadzenia napadu na kapitulującą flotę Francji.

** Skróty najwyższych odznaczeń brytyjskich, posiadanych przez daną osobę.

„Będziemy pamiętać zawsze Dakar i Mers-El-Kebir" — głosi reprodukowany obok francuski plakat, będący echem wypadków w Dakarze i Mers-El-Kebir. Na zdjęciu u góry: flota brytyjska niszczy swoją rywalkę — flotę francuską podczas znamiennych wydarzeń w 1940 roku.





Obok: Masy pracujące Chin manifestują na ulicach miast z okazji proklamowania Chińskiej Republiki Ludowej. U dołu: Chińska młodzież akademicka entuzjastycznie wita historyczną proklamację.

CHINY
NIEPODLEGŁĄ REPUBLIKĄ LUDOWĄ

ALEKSANDER KLIMCZAK

Ogłaszamy utworzenie Chińskiej Republiki Ludowej! Naród nasz przyłącza się do wielkiej rodziny narodów miłujących wolność i pokój!" — tymi radosnymi słowy wódz ludu chińskiego, Mao Tse Tung otwierając Konferencję Konsultatywną Chin Ludowych, obwieścił początek nowej, szczęśliwej ery narodu chińskiego. Jednocześnie niemal Chińska Armia Ludowa osiągnęła wielkie sukcesy zajmując całą prowincję Kiang Si, docierając na zachodzie do granic Tybetu i zdobywając na wschodzie ważny port Amoy i wyspy Lamock, leżące naprzeciw Formozy. W ten sposób proklamowana przez Polityczną Konferencję Konsultatywną, Chińska Republika Ludowa uzyskała już szeroki dostęp do wschodniego i południowego morza chińskiego, co otwiera jej nowe perspektywy nie tylko jako największemu lądowemu, ale i morskiemu państwu Wschodniej Azji.

Twarda i krwawa walka ludu chińskiego, prowadzona przez długie lata pod przewodnictwem Chińskiej Partii Komunistycznej, zarówno przeciw reakcyjnemu rządowi Czang Kai Szeka jak i japońskim okupantom, zbliża się szybkimi krokami do całkowitego i ostatecznego zwycięstwa. Już dziś, chociaż w południowych Chinach tułają się jeszcze niedobitki kuomintangowskich wojsk, a sam Czang Kai Szek „odważnie" siedzi jeszcze na Formozie, cały 450 milionowy naród chiński uznaje za swój rząd jedynie Rząd Ludowych Chin. Cały naród zdaje sobie bowiem sprawę, że otwiera się przed nim nowa era sprawiedliwości społecznej i wolności.

Dzień proklamacji Republiki Ludowej stał się największym i najradośniejszym wydarzeniem w wielowiekowej historii państwa chińskiego. Po raz pierwszy bowiem Chiny wyzwoliły się nie tylko spod ucisku obcych najeźdźców, ale i rodzimych gnębicieli i wyzyskiwaczy. Z wyzyskiwanej niemiłosiernie półkolonii stają się dziś Nowe Chiny naprawdę wolnym narodem, godnym zająć przodujące miejsce w rodzinie narodów miłujących pokój i postęp. W wieloletniej walce o wolność i sprawiedliwość społeczną naród chiński odrodził się i rozpoczął marsz ku lepszej, jasnej przyszłości.

Na wyzwolonych obszarach Chin, które wynoszą obecnie ponad 3 mil. kilometrów kw. i zamieszkałe są przez blisko 300 mil. mieszkańców, władza ludowa już obecnie realizuje hasła sprawiedliwości społecznej, usuwając wszelki wyzysk. Koleje i fabryki, kopalnie i banki zostały upaństwowione. Dzień roboczy, który wynosił tu 14 godzin, został skrócony, a jednocześnie podniesiono poziom płac robotniczych. Również na wsi dokonały się głębokie przemiany. Na ziemi odebranej obszarnikom pracuje już ponad 100 milionów małorolnych i bezrolnych chłopów chińskich.

Gospodarka narodowa Chin Ludowych objęła także odcinek morski. Wielkie stocznie, flota handlowa i przedsiębiorstwa portowe zostały upaństwowione, dzięki czemu uzyskały szerokie perspektywy rozwojowe, wchodząc do ogólnego planowania gospodarczego jako jeden z ważniejszych jego członów. Rezultaty wydatnej pomocy ze strony władz ludowych dla gospodarki morskiej są już dziś bardzo poważne. W kilka zaledwie tygodni po zdobyciu największego portu Chin — Szanghaju, władze ludowe zdołały usunąć zniszczenia w porcie i udostępnić go dla żeglugi morskiej. Jako pierwszy wpłynął do Szanghaju statek holenderski, linii „Oest-Azia-Lijn". W ślad za nim przybyło wiele innych statków, a obecnie Szanghaj posiada już kilka stałych linii żeglugowych, łączących go z całym światem. Marynarze zagraniczni ze zdumieniem obserwują normalną pracę portu, który przed kilku zaledwie tygodniami był widownią krwawych i ciężkich walk. W państwowym przedsiębiorstwie importowo - eksportowym zarejestrowano już 558 towarzystw handlowych w tym wiele morskich, zarówno chińskich jak i zagranicznych.

Tak szybka aktywizacja chińskiej gospodarki morskiej stała się możliwa jedynie dzięki temu, że do pracy dla Nowych Chin stanęły ofiarnie masy robotnicze, wiedząc, że teraz zaczynają po raz pierwszy pracować rzeczywiście dla siebie, dla swojego państwa.

Marynarze chińscy stanowią element wysoko uświadomiony politycznie, dowodem czego są coraz częstsze powstania we flocie kuomintangowskiej. Po zlikwidowaniu reakcyjnych oficerów Czang Kai Szeka marynarze wraz z okrętami przechodzą na stronę Floty Ludowej, by walczyć o całkowite wyzwolenie Chin od reakcyjnych rządów i kolonialnego ucisku anglosaskich imperialistów. Ostatnio na stronę Floty Ludowej przeszedł krążownik obrony wybrzeża, będący największą jednostką floty kuomintangowskiej. W chwili obecnej Czang Kai Szek nie ma w swej dyspozycji żadnego większego okrętu i zmuszony był nawet podczas swej ucieczki na Formozę, korzystać z usług floty angielskiej. Okręty „Jego Królewskiej Mości" po ostatniej przykrej nauczce jaką otrzymały na Jang Tse Kiang, również wykazują więcej respektu dla młodej Marynarki Ludowej, starannie przestrzegając nietykalności wód terytorialnych Nowych Chin. Siły zbrojne Ludowych Chin zmusiły imperialistów do zaniechania dalszych prób interwencji. Leżący na doku w Hong-Kongu ciężko uszkodzony chińskimi pociskami, krążownik brytyjski „London" jest wystarczającym dowodem siły militarnej Chin Ludowych, które zdecydowanie rozprawiają się zarówno z reakcyjnym reżimem Czang Kai Szeka jak i z jego anglosaskimi mocodawcami.

Zdobycie dużego portu Amoy i pobliskich wysp leżących w pobliżu Formozy zwiększa znacznie zasięg operacyjny Floty Chin Ludowych. Z jednej strony odległa zaledwie o kilkadziesiąt mil Formoza, ostatni etap ucieczki Czang Kai Szeka, znalazła się w bezpośrednim niebezpieczeństwie, a z drugiej również Kanton i brytyjska baza Hong-Kong zagrożone są oskrzydleniem i odcięciem od zaplecza. W tej sytuacji zarówno Anglicy w Hongkongu, jak niedobitki rządu Kuomintangu w Kantonie czują się już „nieswojo" i uciekają, ale tym razem już nie na Formozę, lecz na Filipiny, i to drogą powietrzną, nie ryzykując spotkania z Flotą Chin Ludowych.

Zwycięstwa Armii Mao Tse Tunga i proklamowanie Chin Republiką Ludową, ma doniosłe znaczenie nie tylko dla tego kraju i nie tylko dla Azji. Zwycięstwo Chin Ludowych jest drugą co do ogromu klęską obozu imperializmu, po klęsce hitlerowskich Niemiec zadanej przez Armię Radziecką. Powstanie Chińskiej Republiki Ludowej jest wielkim zwycięstwem światowego obozu postępu i pokoju.

ALEKSANDER KLIMCZAK



KURS NA LENINGRAD

WYNIKI KONKURSU NA REPORTAŻ Z REJSU

„Prasa Wojskowa" za pośrednictwem Redakcji „Morza i Marynarza Polskiego" zorganizowała wśród załogi ORP „Iskra" konkurs na reportaż z rejsu do Leningradu. Inicjatywa ta wzbudziła żywe zainteresowanie wśród uczestników rejsu, którzy złożyli szereg reportaży. Część z nich została zamieszczona w prasie tuż po powrocie „Iskry".

Rezultaty konkursu wypadły zadawalająco. Wszystkie prace są na dobrym poziomie, wszystkie oddają szczerą, serdeczną radość z podróży do Leningradu, zachwyt dla wielkich osiągnięć radzieckiej gospodarki morskiej, oraz przepełnione są podziwem dla radzieckich ludzi, robotników i marynarzy. Przelewając na papier swe wrażenia z rejsu i pobytu w Leningradzie, uczestnicy konkursu potrafili oddać wiernie atmosferę potęgi i pokojowej pracy, jaką tętni codziennie życie radzieckich miast i radzieckich ludzi.

Z uwagi na równy poziom nadesłanych reportaży Jury Konkursu postanowiło każdemu z wymienionych niżej uczestników Konkursu przyznać równowartościowe nagrody w postaci książek, niezależnie od honorarium autorskiego należnego za zamieszczenie poszczególnych prac lub ich fragmentów. Poniżej zamieszczamy fragmenty z niektórych reportaży, złożonych w ramach ogłoszonego konkursu.

A oto lista nagrodzonych: pchor. Kiersz Zygmunt, pchor. Kosiarz Edmund, pchor. Sobczak Władysław, pchor. Walczak Aleksander, pchor. Urbański Józef.

St. mar. pchor. Józef Urbański

KURS NA LENINGRAD

Szlak morski z Gdyni do Leningradu miał się ku końcowi. 31 sierpnia, jeszcze dość daleko za Kronsztadtem, wyszedł na nasze spotkanie okręt Marynarki Radzieckiej. Krótka wymiana sygnałów i po chwili oficer łącznikowy przybył na nasz pokład.

Załoga kończyła ostatnie porządki na okręcie, a każdy starał się zrobić to jak najlepiej.

Szybko zbliżaliśmy się do Kronsztadtu — już z dala można było dostrzec stare forty. Wszystkim nam przypomina się fakt, że przecież to marynarze Kronsztadtu z dział pancernika „Aurora" dali sygnał, który zapoczątkował nową erę w dziejach ludzkości, erę socjalizmu. Marynarze kronsztadcy wraz z robotnikami Piotrogrodu tworzyli też pierwsze oddziały Gwardii Czerwonej. I oto dzisiaj mamy możność oglądać to miejsce pięknych tradycji rewolucyjnych.

Wkrótce Kronsztadt znika nam z oczu. Tor wodny prowadzi nas do Kanału Newskiego. Z okrętu spoglądamy na rozciągnięty z prawej burty brzeg. Tu w czasie Wielkiej Wojny Narodowej wdarły się dywizje niemieckie, które chciały za wszelką cenę zdobyć Leningrad.

Przechodzimy obok słynnych stoczni leningradzkich. Wszędzie kipi życie i praca. Widzimy nowobudujące się pochylnie i statki. Wszędzie widzi się niezliczone doki z remontującymi się lub nowobudującymi się statkami.

Gdy „Iskra" oddaje honor i gdy staję na baczność, mimo woli ogarnia mnie wzruszenie. Bo jakże się tu nie wzruszać, gdy przychodzi na myśl, że to właśnie Czerwona Marynarka współdziałając z Radziecką Armią pokonały butną armię faszystowską i „Kriegsmarine".

Podziwiamy żaglowce stojące przy molo. Na jednym z nich widzimy wyrównane szeregi „nachimowców", którzy odbywają tu swoją praktykę. Dochodzimy do pierwszego mostu — jesteśmy na miejscu...

*

St. mar. pchor. Aleks. Walczak

W LENINGRADZIE

Stanęliśmy na Newie w pobliżu mostu Lejt. Szmidta, przy nabrzeżu Floty Czerwonej. Po zacumowaniu, cała załoga ORP „Iskra" udała się na Pole Marsowe, aby złożyć hołd, prochom Bohaterów Rewolucji Październikowej.

Patrzymy na grób tych, którzy całe swoje siły, prace i życie poświęcili sprawie walki o nową przyszłość ludu rosyjskiego, o inne oblicze Rosji i całego świata. Patrzymy na miejsce wiecznego spoczynku ludzi, bez walki których nie byłoby Polski Ludowej, nie byłoby naszych osiągnięć, nie moglibyśmy wkroczyć na drogę do socjalizmu.

Przy dźwiękach żałobnego marsza Chopina, delegacja ORP „Iskra" złożyła wieniec na grobie Bohaterów Rewolucji Październikowej. Ta uroczysta chwila zostanie na długo w naszych sercach, będzie nam towarzyszyć w nauce i przy pracy, w szkole i na morzu...

*

Ruszamy z kolei na zwiedzanie miasta. Stoimy na Placu Pałacowym. Przed oczyma przepiękny widok. Monumentalna budowa Pałacu Zimowego w całym swym bogactwie architektonicznym, z mnóstwem ozdobnych fresków, otoczona jest od południa zabytkowym budynkiem był. Sztabu Głównego, w którego centrum widnieje brama triumfalna, wybudowana na cześć zwycięstwa nad Napoleonem.

W samym centrum miasta znajduje się gmach Admiralicji, jedno z arcydzieł architektury światowej. Wysunięte ku Newie boczne skrzydła gmachu, w punkcie węzłowym są uwieńczone przepiękną kopułą, która z kolei ozdobiona jest wysoką pozłacaną iglicą, widoczną ze wszystkich krańców miasta.

Od Admiralicji jedziemy główną ulicą Leningradu — Newskim Prospektem. Uderza nas olbrzymia ilość sklepów, restauracji, teatrów, kin. Gwar ulicy miesza się z sygnałami samochodów, trolleybusów, ze stukiem kół i zgrzytem hamulców tramwajowych. Miasto kipi życiem.

Zatrzymujemy się na Placu Katedry Kazańskiej. Olbrzymia kolumnada w kształcie półkola przyciąga oko przechodnia. Na obu jej krańcach stoją pomniki dowódców, którzy wsławili się podczas wojny z Napoleonem. — Kutuzowa i Barclaya de Tolly. Ruszamy do końca Newskiego Prospektu. W oddali, wśród zieleni parków i sadów, wznosi się zabytkowa Katedra Smolna. Obok niej historyczny gmach Instytutu Smolnego, gdzie w r. 1917 znajdował się sztab proletariatu; stąd kierowali Wielką Rewolucją Socjalistyczną — Lenin i Stalin...

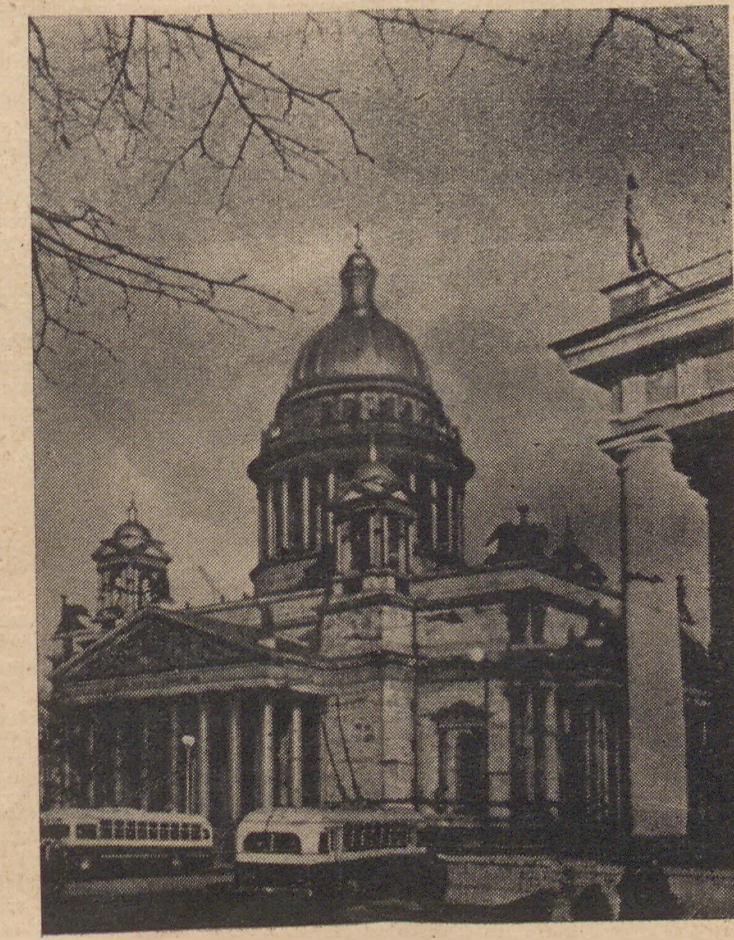
Czerwona tarcza słońca chyli się ku zachodowi, kończy swoją codzienną wędrówkę. Za chwilę zapadnie zmrok. Wracamy na okręt. Ciemne wody Newy toczą się zwolna ku morzu...

*

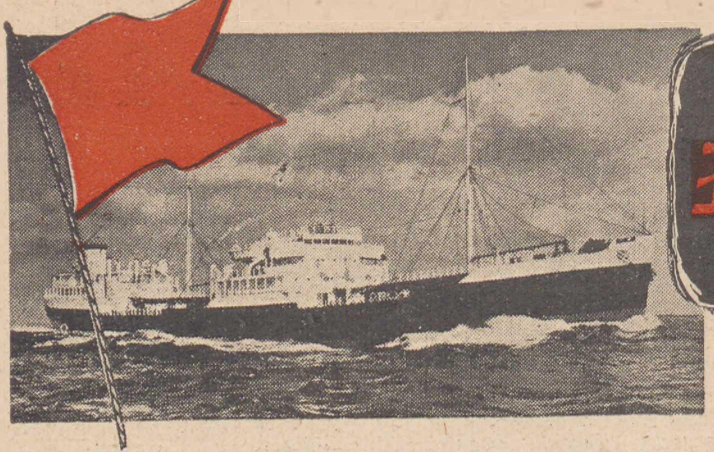
St. mar. pchor. Edmund Kosiarz

MIASTO — BOHATER

Dzisiejszy Leningrad jest nie tylko miastem wspaniałych zabytków architektonicznych i muzeów, nie tylko miastem historii; jest on również miastem masowego bohaterstwa. Leningrad szczyci się bohaterską obroną przeciwko niemieckim zaborcom. W kleszczach blokady głodowej, narażony na nieustanne bombardowanie i ostrzeliwanie artyleryjskie, okrył się Leningrad niegasnącą chwałą bezprzykładnej dzielności i męstwa, wytrzymałości i masowego bohaterstwa. Bitwa o Leningrad toczyła się 900 dni. Wróg opanował wszystkie linie kolejowe i drogi, ale głodni, ledwo trzymający się na nogach ludzie, wytrwali i zwyciężyli. Dziś patrzę na nich. Są tacy prości i mili, że mimo woli stawiam sobie pytanie skąd mają oni w sobie tyle męstwa i bohaterstwa? Wystarczy jednak spojrzeć na odbudowujące się miasto, na pracę w fabrykach, na zapał i entuzjazm — a wtedy każdy zda sobie sprawę, iż miasto noszące tytuł bohatera zasłużyło na ten tytuł w pełni..



Leningrad: Sobór Św. Izaaka.



»Posiadam ŁATWOPALNY ładunek...«

napisał Jerzy Miciński

Do portu zbliża się jakiś statek. Nie ulega wątpliwości, że to wielki statek. Ciężko i masywnie niczym stalowy, potężny bastion — rysuje się jego kadłub, zanurzony w zielonkawej wodzie aż po biały znak na burcie, wskazujący kraniec możliwości załadunkowych. Mocny, szeroki dziób z łatwością kraje niespokojną falę, pozostawiając dwie białe bruzdy po bokach. Za rufą — znacząc przebytą drogę — ciągnie się jasny warkocz zmąconej śrubą wody. Dudniący łoskot silników napędowych miesza się z wysokim tonem boi dzwoniącej — ustawionej ponad leżącym tuż przy szlaku wodnym wraku.

— Grubsza sztuka — mruczą rybacy spoglądając na przybysza z idących na połów kutrów.

Powoli i statecznie wpływa statek na redę portu. Nagły hurkot i plusk luzowanego łańcucha kotwicznego przerywa ciszę słonecznego, wczesnego poranka. Na przednim sztagu pojawia się czarna kula. Przybysz stanął na kotwicy.

Przyjrzyjmy mu się bliżej! Nie jest to „pasażer". Wielkość nawet odpowiednia, ale wygląd zewnętrzny — zupełnie inny. Nie jest to chyba również drobnicowiec.

Zaledwie na jakieś dwa metry ponad powierzchnię morza wznosi się główny pokład przybyłego statku. Zamiast spotykanego zazwyczaj uzbrojenia przeładunkowego, zamiast długich, wysmukłych bomów ładunkowych, wind, plątaniny lin i bloków — pokład zapełniają przeliczne rurociągi, zawory i niewielkie, szczelnie zakryte luki. Grubawy, niski komin — zamiast na środku między masztami — ustawiony jest zupełnie na rufie, a tam gdzie zazwyczaj znajduje się więcej czy mniej rozbudowana nadbudówka śródokręcia — mieści się jedynie stosunkowo skromny wymiarami pomost nawigacyjny wraz ze sterownią. Od baku do rufy, poprzez całą długość statku, ciągnie się ponad pokładem wąski, długi, ażurowy mostek — nie spotykany normalnie na jednostkach handlowych. Wzdłuż mostku — pasma rurociągów i kabli. Zaiste dziwny statek!

Ale, ale — proszę zauważyć: na przednim maszcie łopocze się jakaś flaga Codu Międzynarodowego: cała czerwona, z wycięciem. To — „B". Co oznacza?

Odpowiedź na to pytanie wyjaśni nam przeznaczenie tajemniczego statku. Flaga „B" oznacza bowiem — „posiadam łatwopalny ładunek na pokładzie".

— Łatwopalny ładunek? Materiały wybuchowe?

— Ależ nie. Benzynę, naftę, ropę...

— Ach, więc płyny!

— Tak — płyny. Ten dziwny statek co przybył o świcie i teraz oczekuje na wprowadzenie do portu — to ZBIORNIKOWIEC, statek-cysterna przewożący ładunki płynne.

OD DREWNIANEJ BECZKI DO STALOWEGO ZBIORNIKOWCA

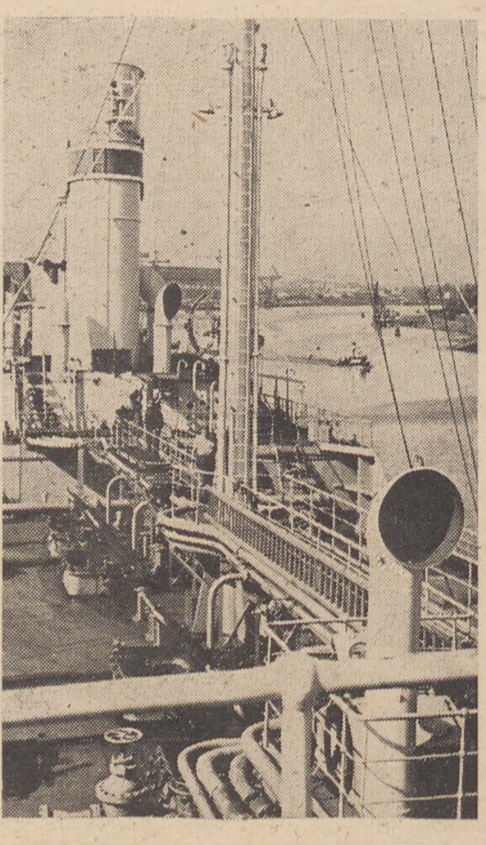
Ropa naftowa — znana już od czasów starożytnych — nabrała znaczenia w gospodarce światowej dopiero w połowie dziewiętnastego wieku wraz z rozwojem przemysłu, a przede wszystkim na skutek zastosowania jej produktu pochodnego — nafty — do oświetlenia. Stale rosnące zapotrzebowanie pokrywały zrazu europejskie pola ropodajne, które jednak przy ówczesnych metodach eksploatacji już wkrótce okazały się niewystarczające.

Nic też dziwnego, że z chwilą odkrycia w Ameryce Północnej, w Kalifornii, nadzwyczaj bogatych źródeł ropy — problem transportu jej do Europy z miejsca nabrał niezwykłej wagi.

Na wybrzeże morskie dostarczano ropę zrazu w beczkach, przewożąc je na szlaku kilku tysięcy kilometrów — zwyczajnymi furami. W roku 1878 wybudowano pierwszy wielki rurociąg, długości ponad 2 000 km i od owego czasu to zagadnienie było już rozwiązane.

Ale w międzyczasie wyłoniła się następna trudność — znacznie trudniejsza do sforsowania: droga przez Ocean.

Początkowo ropę transportowano oczywiście w beczkach. Już w dwadzieścia lat później prawie tysiąc statków, zatrudnionych było przy przewozie tego towaru. Z pomocą prymitywnych dźwigni poruszanych przez ludzi względnie konie — ładowano na pokłady żaglowców tysiące drewnianych beczek z ropą lub naftą. Sztuką było ustawić je w ładowniach tak, aby zabierały jak najmniej miejsca, a były przy tym jak najlepiej unieruchomione. Przewóz ropy w beczkach nie pozwalał na należyte wykorzystanie zdolności ładunkowej statków, ze względu na wolną przestrzeń między beczkami, ciężar samych beczek oraz ciężar umocnień niezbędnych dla przytwierdzenia beczek wewnątrz statku. Pomimo wysiłków nad jak najlepszym zabezpieczeniem przewożonego ładunku, każdy niemal sztorm czy tylko większe falowanie — powodowały uszkodzenie beczek, a w konsekwencji utratę znacznej części ładunku, dochodzącą przeciętnie do 1/5 całości. Niebezpieczeństwo pożaru — grożące w każdej chwili drewnianym, nasyconym wyciekającą z beczek ropą statkom — było zmorą znacznie uciążliwszą niż ocean i burze. Ogień, którego nie można w dodatku gasić wodą — ogarniał z miejsca cały statek, ładunek wybuchał, a rozlewająca się po morzu płonąca ropa całkowicie wykluczała ratunek załogi. Nikt nie chciał ubezpieczać ani przewożących ropę statków ani załóg. Na skutek tego żaden właściciel nowej, dobrej jednostki — nie chciał jej ryzykować i w efekcie z ropą pływały przeważnie stare, wysłużone, mocno cieknące żaglowce — a służąca na nich załoga składała się z awanturników i ze straceńców.



Fragment pokładu zbiornikowca z widocznymi na nim charakterystycznymi urządzeniami.

Jednakże ciągły i intensywny wzrost przewozów ładunków płynnych na szlaku Ameryka — Europa — był bodźcem do szukania nowych rozwiązań. Poczęto wbudowywać w kadłuby statków wielkie, drewniane zbiorniki. Po latach prób pierwszym statkiem, przekształconym w ten sposób w zbiornikowiec był żaglowiec „Andromeda". Statek ten, mający wbudowane w kadłub 72 okrągłe, żelazne zbiorniki połączone ze sobą rurami (aby przy kołysaniu płyn mógł się przelewać swobodnie z jednego do drugiego) — odbył w roku 1885 pierwszą swoją podróż, która mu przyniosła duży sukces. Nastał zmierzch dla fabrykantów beczek.

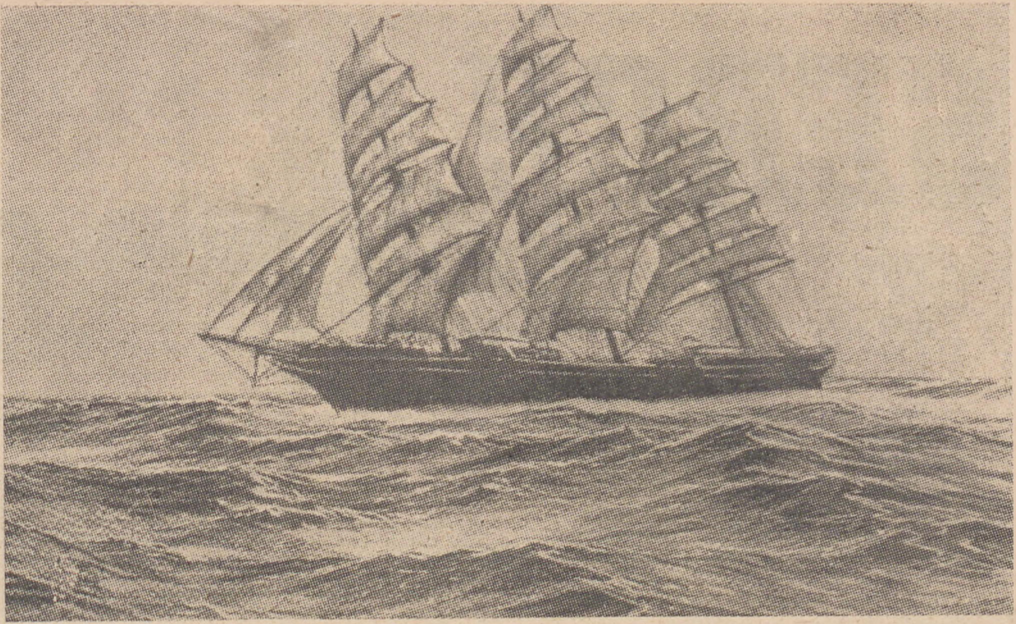
Także ku schyłkowi miała się już epoka żaglowca: na morzach i oceanach coraz niepodzielniej zaczęła królować para.

Pierwsze, niewielkie zresztą parowe zbiornikowce (po ok. 400 ton) — budowane były dla przewozu ropy na Morzu Kaspijskim. Do roku 1883 pływało już w tym rejonie ok. 30 podobnych stateczków. Ich wnętrze — niczym wanna — stanowiło jeden wielki zbiornik. Jednakże na otwarte morze, ze względu na duże kołysanie — konstrukcja taka nie nadawała się.

Pomimo sukcesów parowych zbiornikowców na Morzu Kaspijskim — w żegludze oceanicznej trwało uprzedzenie: jakże przewozić tak łatwopalne materiały na statkach, gdzie pod kotłami pali się stale otwarty ogień, a z kominów lecą iskry? Dopiero w roku 1885 rozpoczyna się budowa pierwszego, parowego, oceanicznego zbiornikowca o ok. 3000 ton nośności. Liczne były trudności jakie mieli do przezwyciężenia konstruktorzy i pracownicy stoczni — ale już w rok później statek ten, rozpoczyna pełną sukcesów służbę. Odtąd już milowymi krokami wzrasta liczba coraz bardziej udoskonalanych parowych zbiornikowców.

U schyłku dziewiętnastego wieku nastaje krótki kryzys: elektryczność poczyna z piorunującą szybkością wypierać oświetlenie naftowe. A przecież nafta stanowi podówczas główny przedmiot handlu produktami destylacji ropy. Na szczęście w tym samym okresie powstaje dla ropy nowy, stokroć chłonniejszy rynek zbytu: zostaje wynaleziony motor spalinowy. Ale

Żaglowiec „Andromeda" — pierwszy statek, który posiadał wbudowane w kadłubie żelazne zbiorniki dla transportu ładunków płynnych.



teraz to już nie nafta a benzyna — niszczony dotąd produkt, powstający przy destylacji ropy — jest głównym obiektem wzmożonego popytu.

Już ropa czy też nafta stanowi łatwopalny ładunek. Benzyna jest nim w o wiele większym stopniu. W budownictwie zbiornikowców daje się odczuć niepokój — jakże to będzie z przewozem benzyny na jednostkach parowych? Ale i w tym wypadku praktyka wykazała, że nie jest tak źle. Zresztą wkrótce technika przychodzi z pomocą: zostaje wynaleziony silnik Diesla. Jest to dla zbiornikowca idealny środek napędu. W roku 1913 zostają wodowane dwa pierwsze pełnomorskie motorowe zbiornikowce.

PŁYWAJĄCE CYSTERNY—OLBRZYMY

Cyfry dotyczące tonażu zbiornikowców w żegludze światowej bywają na ogół oddzielane od tonażu pozostałych jednostek, przewożących ładunki „suche". Zbiornikowce bowiem stanowią zupełnie specjalną grupę statków o odrębnej konstrukcji i specyficznych warunkach eksploatacyjnych. Światowy tonaż zbiornikowców wynosił w roku 1900 — 356 000 BRT. W trzydzieści lat później cyfra ta wzrosła do 7 348 000 BRT, a w roku 1945 — do 15 506 000 BRT. Przeciętna szybkość zbiornikowców wzrosła równocześnie od 9 węzłów w roku 1900 do 13 — w roku 1945.

Budowa zbiornikowców wymaga rozwiązania szeregu specjalnych problemów technicznych. O ile przy budowie normalnych statków handlowych wiele uwagi poświęca się poprzecznym wzmocnieniom kadłuba — o tyle w kadłubach zbiornikowców ważną rolę odgrywają wzmocnienia wzdłużne. Między innymi stosuje się tu zazwyczaj gródź wzdłużną, biegnącą przez środek statku od dziobu aż do przedziału maszynowego i dzielącą kadłub na dwie części (czasem zbiornikowce posiadają kilka grodzi wzdłużnych). Gródź wzdłużna oraz grodzie poprzeczne (co 7 — 8 metrów) tworzą we wnętrzu kadłuba szereg stosunkowo niewielkich zbiorników, z których każdy ma swój własny luk na pokładzie. Często też istnieją jeszcze tzw. zbiorniki międzypokładowe znajdujące się ponad zbiornikami zasadniczymi, a ograniczone od dołu przez umieszczony nieco poniżej pokładu głównego, międzypokład. Grodzie wzdłużne oraz bardzo duża w porównaniu ze zwykłym statkiem ilość grodzi poprzecznych — pozwalają na lżejszą budowę wiązań pokładowych oraz dna. Tzw. dno podwójne występuje u zbiornikowców tylko na odcinku zajmowanym przez urządzenia napędowe.

Podział wnętrza kadłuba na kilkadziesiąt zbiorników jest konieczny ze względu na to iż inaczej — przy kołysaniu — płyn przewożony na statku zbyt gwałtownie by falował i uderzając silnie o grodzie czy burty — wywoływałby zbyt duże naprężenia w kadłubie. Mogłoby to również w sposób groźny zakłócić stateczność jednostki — przy dużych jej przechyłach w czasie sztormu.

Zbiorników nie napełnia się przy załadunku — całkowicie. Musi w nich zawsze pozostać pewna przestrzeń rezerwowa — aby przewożony płyn mógł się przy zmianie temperatury swobodnie rozszerzać i aby miały się gdzie zbierać gazy wytwarzające się na skutek parowania cieczy. Gazy te — będące najczęstszym powodem wybuchów na zbiornikowcach — są odprowadzane na zewnątrz przy pomocy systemu odwietrzników.

Czyszczenie zbiorników — będące pracą bardzo uciążliwą acz nieodzowną — odbywa się przy pomocy pary, po czym następuje wielokrotne przepłukiwanie zbiorników wodą morską.

Niebezpieczeństwo pożaru wzgl. wybuchu gazów wytwarzających się na skutek parowania przewożonych płynów — jest powodem dla którego maszyny napędowe zbiornikowców bywają zazwyczaj umieszczone na rufie. Można je dzięki temu lepiej odizolować od reszty kadłuba (bywają zresztą wyjątki — zbiornikowce z maszynownią na śródokręciu). Pomiędzy maszynownią a sąsiadującymi z nią zbiornikami znajduje się podwójna, specjalna gródź ognio- i gazoodporna. Jeśli idzie o napęd zbiornikowców, to przeważa w żegludze światowej idealny dla tego typu statków — silnik Diesla. Niemniej spotyka się sporą ilość — nawet nowoczesnych — zbiornikowców o napędzie parowym.

Pomieszczenia załogi oraz oficerów-mechaników, mieszczą się przeważnie na rufie zbiornikowca. Jedynie oficerowie-nawigatorzy mają swe kabiny w dolnej części wysuniętej na śródokręcie nadbudówki — mieszczącej pomost nawigacyjny, sterownię, kabinę nawigacyjną, radiokabinę oraz apartamenty kapitana. W baku poza podręcznymi magazynami i warsztatem — nie ma zazwyczaj innych pomieszczeń. Ponieważ z jednej strony załadowane zbiornikowce zanurzają się bardzo głęboko, przez co ich pokład główny narażony jest przy niepogodzie na zalewanie przez fale, z drugiej zaś — pokład ten jest poprzecinany licznymi, utrudniającymi przechodzenie rurociągami — dla komunikacji pomiędzy bakiem, pomostem i rufą, posiadają zbiornikowce charakterystyczne ażurowe mostki, tak bardzo ułatwiające odróżnienie tej kategorii statków od innych.

Istnieje pewna — dość duża nawet — ilość niewielkich zbiornikowców zatrudnionych w żegludze małej. Przewożą one ładunki płynne na niewielkich odległościach, służą jako cysterny do słodkiej wody, ułatwiają zaopatrywanie w paliwo płynne — statków oceanicznych. Istnieją nawet specjalne, niezbyt duże zbiornikowce służące do transportu wina.

Rdzeniem jednak światowej floty zbiornikowców są jednostki oceaniczne o nośności od 10 do 16 000 ton (największy współczesny zbiornikowiec posiada 28 000 ton nośności). Pływają one w żegludze wielkiej przewożąc ładunki płynne na dużych odległościach. Typowe trasy zbiornikowców to Zatoka Perska — Europa, Malaje — Europa, Malaje — Ameryka Północna, Kalifornia — Europa itd.

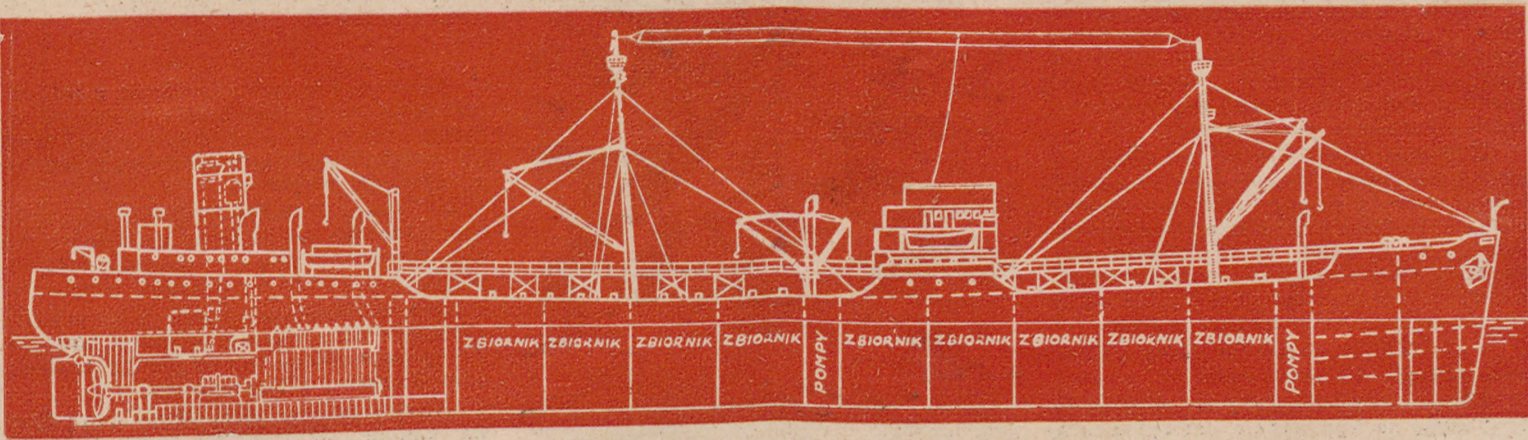
A U NAS?

Przed wojną nie posiadaliśmy w składzie naszej floty handlowej — zbiornikowców. Ówczesne czynniki kierujące polską polityką żeglugową nie doceniały ich znaczenia dla gospodarki narodowej.

To upośledzenie naszej Marynarki zakończyło się z chwilą podjęcia powojennej odbudowy i rozbudowy floty handlowej przez Rząd Polski Ludowej.

Już obecnie flotylla naszych zbiornikowców w dużej mierze zdolna jest zaspokoić potrzeby naszej gospodarki. Co więcej, w ramach planu sześcioletniego przewidziana jest budowa dalszych jednostek tego typu, dzięki czemu staniemy się całkowicie samowystarczalni w dziedzinie transportu ładunków płynnych.

JERZY MICIŃSKI



SERCE OKRĘTU



MIKOŁAJ PANOW

Poniżej drukujemy rozdział z nowej książki Mikołaja Panowa p. t. „Powieść o dwu okrętach". Akcja tej ciekawej książki toczy się w czasie ostatniej wojny na Morzu Barentza. Dwa radzieckie niszczyciele prześladują niemiecki krążownik „Herman Goering". Niniejszy rozdział zaczyna się z chwilą, gdy niszczyciel „Gromoboj" znajduje się w patrolu, a wojenny korespondent Kaługin, będący na jego pokładzie, pomaga marynarzom w zredagowaniu ściennej gazety.

— Teraz materiał... — Kaługin przeglądał kartki, przysunął je bliżej ku lampie, odczytując napisane niewyraźnie słowa.

— To my zrobiliśmy ten artykulik o mechanikach — objaśniał bosman — o tym, że trzeba osiągnąć bezdymną robotę kotłów przy manewrowaniu na różnych szybkościach. Kilku marynarzy napisało o swych spostrzeżeniach...

Kaługin kończył przeglądanie kartek.

— Niezłe spostrzeżenia, zupełnie niezłe. Kiedy chcecie wywiesić gazetę?

— Starszy lejtenant polecił wydać gazetę dziś, tylko czy zdążymy?

— Trzeba zdążyć — rzekł Kaługin — Wy tymczasem napiszecie artykuł. Możecie dać kogoś kto choć trochę rysuje?

— Jest u mnie jeden taki marynarz — bosman znowu zaczął trzeć podbródek — niedawno tak wyrysował Hitlera, że cały kubryk chichotał.

— No to dobrze. On teraz na wachcie?

— Nie, odpoczywa. Ja mu sam dam polecenie. Może do was go przysłać towarzyszu kapitanie?

— Przyślijcie do mnie. Rozpatrzymy razem jak lepiej zilustrować gazetę — Kaługin już wstawał, ale znów usiadł, patrząc w zamyśleniu na bosmana — Trzeba jeszcze dać do tej gazety jakiś zasadniczy artykuł np. o romantyzmie waszej pracy, o jej bohaterstwie.

Bosman machnął ręką:

— Ech jakie tam bohaterstwo...

— A może wy byście nam coś napisali, towarzyszu korespondencie — z wesołym uśmiechem powiedział Gubajew — Tak z boku to wam lepiej widać...

— A napiszę! — Kaługin spojrzał na niego — Do tego numeru napiszę! — Opuściła go całkowicie początkowa nieśmiałość wywołana nieznajomością życia na okręcie. — Tylko wiecie co, bosmanie, trzeba będzie znów zejść do maszynowni. Trzeba przecież odświeżyć wrażenia, znaleźć temat... oczywiście jeśli nie przeszkodzi to wachcie bojowej w służbie — szybko dodał.

— Dlaczego macie przeszkadzać, towarzyszu kapitanie? — Bosman Kulikow patrzył na niego z uśmiechem.

Razem zeszli do czarnego, kwadratowego otworu studni, prowadzącej do maszynowni. Bosman starannie zamknął luk i wkrótce stanął wraz z korespondentem w ciasnej, metalowej wnęce. Mocno pchnął drzwi i w tejże chwili błysnęło jasne, elektryczne światło, chłodny, mocny wiatr wentylacji chlusnął na nich, a w uszy werwało się dygotanie kotłów.

— Czołem towarzysze! — rzucił Kaługin.

Prawie nie dosłyszał swego głosu, ale mechanicy dosłyszeli i nie przerywając pracy spoglądali na niego. Wysoko w górze, niczym ogromny termometr, widniał aparat mierzący stan wody, mocno przylegający do kotła. Błyszczał w nim słup wody.

W pewnej chwili Kaługin spostrzegł jednego z marynarzy, którego sylwetka zwróciła jego szczególną uwagę. Marynarz sprawiał wrażenie sportowca. W blasku płomieni ostro rysował się jego nos i nieco wystająca grdyka. Pracował z uśmiechem i wyraźnym zadowoleniem. Spojrzawszy na Kaługina poprawił watówkę i położył rękę na zaworze.

— To Nikitin, — kapitan naszej drużyny piłki nożnej! — objaśnił Kulikow.

Kaługinowi spodobał się ten chłopak. Patrzył długo na jego szybkie, oszczędne ruchy i na blaski płomieni, biegające po palcach jego smagłych, muskularnych rąk.

— Właśnie o Nikitinie bym napisał — powiedział bosmanowi, gdy wyszli z kotłowni.

— O Nikitinie nie trzeba — niespodziewanie odrzekł Kulikow.

— Dlaczego, towarzyszu bosmanie? On dobrze pracuje, aż przyjemnie patrzeć...

— Pracuje rzeczywiście pierwszorzędnie — przeciągle powiedział bosman — ale ostatnio miał nieprzyjemności po linii partyjnej. Udzieliliśmy mu nagany.

— Za cóż to?

— Nie chciał pracować w kotłowni. Nie rozumiał właśnie tego bohaterstwa, o którym chcecie pisać. Ciągle prosił, żeby go przydzielić do działek przeciwlotniczych.

— A jednak palacz z niego dobry?

— Klasa palacz, swego rodzaju artysta, jeśli chodzi o palenisko. Tylko, że ciągle mówił: „chcę bić faszystów z działa, a nie stać przy kotle".

— A teraz już przestał dopraszać się o przeniesienie?

— Teraz się uspokoił.



rys. Sierecki

— No widzicie, przecież to właśnie doskonały temat — Kaługin szybko rozpinał watówkę i wyciągnął ołówek. Kulikow ze zdumieniem przypatrywał się korespondentowi. — Właśnie tu, wykażemy prawdziwą romantykę waszego zawodu. Opowiedzcie mi szczegółowo o Nikitinie — powiedział Kaługin, siadając przy stole i wyjmując notes...

Wieczorem, na pokrytej czerwoną farbą tarczy działowej, zawieszonej w pomieszczeniu maszynistów, bielał już prostokątny arkusz gazety ściennej z dużym tytułem: „Serce okrętu".

— No, chłopcy ja wam przeczytam, jeden ciekawy artykulik, nazywa się „Mistrzowie maszynowni" — rzekł jeden z marynarzy, stojący najbliżej gazety.

...Maszynista Nikitin pragnął za wszelką cenę stać się artylerzystą, przy „zenitówce". Ledwie zdążył zejść z wachty już błąkał się po pokładzie okrętu z zazdrością obserwując ćwiczenia artylerzystów. Raz nawet przez całą noc spał na górnym pokładzie pod tarczą „zenitówki". Nic dziwnego, że na wachtę przychodził często niewyspany i z roztargnieniem regulował pracę paleniska...

— A to dostało się Nikitinowi! Tak to właśnie było — rzucił ktoś z tyłu.

— ...„Chcę bić faszystów z działa — czytał dalej marynarz — a nie stać przy kotle! — powtarzał ciągle Nikitin, prosząc o przydzielenie go do obsługi dział. Pomyślcie — mówił mu stary, zasłużony bosman Kulikow — czyż stojąc przy kotłach nie bijemy wroga? Nie damy odpowiedniej szybkości okrętowi, a wszystkich towarzyszy narażamy i nasz kochany okręt możemy stracić..

Ale tak było na początku wojny, a teraz Sergiej Nikitin zrozumiał, że faszystów można bić nie tylko z dział, ale równie dobrze i skutecznie, stojąc przy kotle, na jednym z ważniejszych posterunków na okręcie. Teraz Nikitin, tak jak inni maszyniści całe swe wieloletnie doświadczenie i umiejętności oddaje sprawie zwycięstwa".

— Podpis: — Mikołaj Kaługin — marynarz skończył czytać i spojrzał na towarzysy.

— Któż to jest ten Kaługin? — spytał ktoś.

— Nie wiesz? To przecież ten korespondent, który jest z nami w rejsie... Dobrze napisał nie ma co! Pomógł bosmanowi zrobić gazetę. Widzisz Sieroża co o tobie piszą! Patrzcie koledzy on zdaje się usnął i nie wie o swojej sławie...

Nikitin jednak nie spał. Leżał tylko przykryty kurtką na kołyszącym się miarowo hamaku, zwrócony twarzą do burty. Czuł radość i wstyd.

*

Kiedy po pierwszym spotkaniu z krążownikiem „Goering" niszczyciel „Gromoboj" otworzył ogień, oddał torpedową salwę i skrył się za dymną zasłoną, natychmiast w kotłowni zaterkotał telefon.

— Starszy lejtenant Sniegirew podaje, że na krążowniku pożar. Zaraz znów pójdziemy do ataku torpedowego! — powiedział radośnie bosman Kulikow wieszając słuchawkę.

Palacze stali na swych posterunkach, zwracając jedynie głowy w stronę bosmana. Te opalone, ciemne twarze płonęły nadzieją, oczekiwaniem i zdecydowaniem.

Niszczyciel tymczasem stawiał nową dymną zasłonę. W kotłowni znów stało się

duszno. Wentylatory napędzały do wnętrza zadymione morskie powietrze.

— Długo jeszcze będziemy dymić? — krzyknął żartobliwie Nikitin — Do samego bieguna zakopcimy wkrótce ocean.

— Kopć, kopć! — odrzekł bosman — żal ci białych niedźwiedzi, co? Niedźwiedzie się wykąpią...

Na górze znów zagrzmiało. Po chwili zajaśniały lampki sygnałowe, zabrzmiał dzwonek i strzałka telegrafu maszynowego skoczyła naprzód.

— Pół naprzód! — krzyknął Kulikow — przerwać dym!

Nikitin wykonał rozkaz. Widocznie bitwa została przerwana. Wyprostował się więc, starł z czoła spływający pot. Cały był mokry, mimo, że przez wentylator płynęły strugi lodowatego powietrza.

Z pomostu ponownie padł rozkaz nakazujący pełną szybkość, a w kotłowni zadźwięczał równy, pewny głos dowódcy.

— Znowu dążymy do zbliżenia — rzucił bosman po wysłuchaniu rozkazu dowódcy — Znaczy, trzeba ucha dobrze nastawić.

Wszyscy zamilkli śledząc strzałkę telegrafu. Na zewnątrz zagrzmiały wybuchy.

— Idziemy do ataku torpedowego... znów do ataku — myślał Nikitin ściskając palcami posłuszny metal.

Nagle coś jęknęło, gwizdnęło i rozległ się ogłuszający huk eksplozji. Złowieszczo mrugnęły lampy, cała kotłownia napełniła się białą, piekącą parą. Biała mgła oślepiała oczy i ściskała gardło.

Nikitin odskoczył od paleniska. Pierwszą myślą jego było rzucić się do wyjścia i wydobyć się na wierzch. Burta i przewody pary przebite! Gwizd i syk rozlegał się coraz mocniej, a woda z szumem wlewała się do wnętrza.

— Stać na miejscu — zagrzmiał ostro czyjś głos, głusząc na chwilę wszystko.

Nikitin zatrzymał się. To dotyczyło jego i od razu otrzeźwiło go. Poznał głos Kulikowa. Znaczy, że wszystko w porządku — bosman żyje... Para gęsto kłębiła się w kotłowni, wentylacja niosła ją w głąb pomieszczenia. Nikitin ujrzał Zajcewa i Czirikowa, a dalej bosmana, rzucającego się w kierunku syczących przewodów.

— Odłamek przebił burtę i centralę gotowej pary! — krzyknął mu do ucha bosman — załóż dziurę w burcie — Ja naprawię przewody.

Nikitin ruszył w stronę burty. Od palenisk odchodzić nie można, jednak bosman wszystko przewidział. Nikitin widział jak posłany przez bosmana Zajcew zajął jego miejsce przy zaworach.

Nikitin już był przy burcie. Na wysokości metra szalał wodospad, pieniącej się wody.

— Założyć dziurę, bo woda zaraz podejdzie do paleniska!...

Pompy puszczono w ruch, ale mimo to szerokie jej strugi wlewały się niepowstrzymanie do pomieszczenia.

Nikitin zerwał błyskawicznie watówkę i wsunął ją w strumień. Odrzuciło go razem z watówką. Z tyłu grzała para, z przodu mroziła go lodowata woda. Jeszcze raz rzucił się na strugę i znów został odrzucony do tyłu. Ścisnął watówkę mocniej wsadził ją z boku, ale woda i tym razem go wyparła.

— Naciskaj plecami — krzyknął Zajcew. Rzucił się na pomoc koledze, ale przypomniał sobie, że od palenisk odchodzić nie można, kocioł przecież pracował.

Nikitin wsunął w dziurę watówkę i natychmiast podparł plecami. Morze znów pchało go, dławiło jak lodowata góra. Nogi ześlizgiwały się po podłodze, aż wreszcie natrafiły na punkt oparcia.

Stał blady z odrętwiałymi plecami i spływającym z twarzy potem. Zupełnie jak przez sen, widział, jak Zajcew reguluje pracę paleniska, jak zmniejsza się poziom wody pod nogami, a bosman w syku pary naprawia przewody parowe...

*

...Kiedy odłamek przebił burtę i rurociąg parowy w pierwszej chwili bosman sam myślał, że wszystko skończone — wszystkich ugotuje para, a kotłownia przestanie pracować. Ale natychmiast zorientował się, że przebita jest nie główny rurociąg, lecz pomocniczy. Wtedy właśnie wydał rozkaz palaczom, krótko zameldował dowódcy o uszkodzeniach w kotłowni, a następnie rzucił się ku syczącym przewodom. Kulikow znalazł materiał awaryjny po omacku: zawsze trzymał go na przeznaczonym do tego miejscu. Chciał okręcić głowę watówką, ale to by przeszkadzało mu w pracy. Wprawił w ruch pompę. Dojrzał jeszcze jak Nikitin zerwawszy watówkę pobiegł do burty. Odnalazłszy dziurę w przewodzie, zaczął zrywać izolację. Chociaż na rękach miał rękawice to jednak para przedostawała się łatwo do skóry. Biały ogień otaczał ręce i ciął niczym ostrze. Bosman omal że nie wypuścił narzędzia, omal nie stracił przytomności od nieludzkiego wprost bólu. Para biła mocnym strumieniem, ręka słabła coraz bardziej. Bosman wstrzymał tylko oddech i starał się nie myśleć o bólu, lecz tylko o swym okręcie, o sile bolszewickiego ducha, o bohaterach-komunistach, którzy ginęli nie poddając się wrogowi. Na moment odchylił się i gorąca para uderzyła mu w twarz. Oczy zapełniły się łzami. Bosman znów omal nie upuścił narzędzia, lecz przemógł ból i pracował dalej.

Ale oto ktoś podawał mu już kawałek miedzianej blachy, ktoś inny przytrzymywał narzędzia. Syk umilkł, lampy zaświeciły jaśniej i bosman ujrzał, że marynarze z grupy awaryjnej przybyli mu z pomocą. Wkrótce przewód błyszczał złocącą się miedzianą łatą. Bosman rzucił okiem na swoje ręce i odwrócił wzrok. Obok niego bosmat z grupy awaryjnej przygotował już belki odpowiedniej długości, dla podparcia dziury w burcie.

Nikitin wciąż jeszcze zakrywał otwór swymi plecami.

— Wytrzymasz jeszcze chwilę? — zapytał bosmat.

— Mogę — chciał odpowiedzieć Nikitin, ale nie wydał żadnego głosu. Piersi ściskały mu jakieś lodowate okowy i tylko kiwnął głową wspierając się całą siłą rąk o stojący obok zbiornik. Tymczasem podpory były już gotowe.

— No, odchodź, bracie! — krzyknął bosmat — dość trzymałeś morze na plecach. Odchodź!

Ale Nikitin nie mógł zrobić żadnego ruchu. Chciał odwrócić się od otworu, który teraz trzymał go mocno za okrwawione mięśnie pleców. Nikitin tylko uśmiechał się słabo. Dostrzegł jeszcze z boku twarz Kulikowa.

— Nie widzicie, że człowiek osłabł, pomóżcie mu, no!

Kiedy marynarze, ująwszy Nikitina odsunęli go od dziury, morze znów runęło do pomieszczenia, ale tym razem już na krótko. Marynarze przycisnęli szybko do otworu „poduszkę" i podparli ją belkami.

Nad Nikitinem nachyliła się znajoma, jaśniejąca twarz.

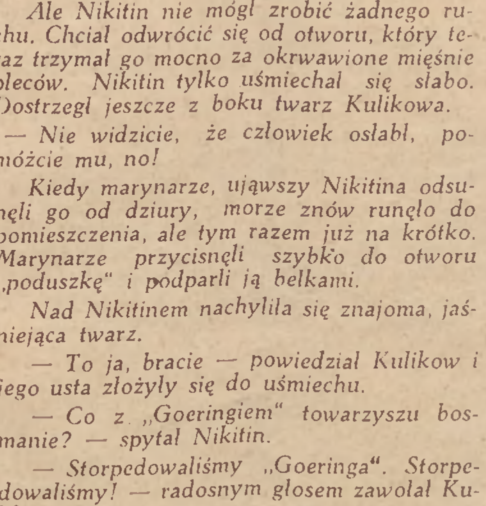
— To ja, bracie — powiedział Kulikow i jego usta złożyły się do uśmiechu.

— Co z „Goeringiem" towarzyszu bosmanie? — spytał Nikitin.

— Storpedowaliśmy „Goeringa". Storpedowaliśmy! — radosnym głosem zawołał Kulikow.

Tracąc przytomność, zapadając się w głęboki, gęsty mrok, Nikitin ujrzał jeszcze rząd równo gorejących palenisk i stojących przy nich kolegów. Ujrzał awaryjną „poduszkę", zatykającą otwór, który on zakrył sobą, aby uratować życie ukochanemu okrętowi. —

MIKOŁAJ PANOW



Odpowiedzi Redakcji

„Polak" — Rozwadość — Radzimy Wam dokładnie przestudiować roczniki „M. M. P." z 1947 i 1948 roku. Znajdziecie w nich wiele wspomnień, pisanych przez uczestników walk o Wybrzeże w 1939 roku dzieje walk naszych okrętów w ostatniej wojnie oraz przebieg walk o Wybrzeże w 1945 roku.

Pikierski Zbigniew — Czarnków n/Notecią — prosicie „o podanie adresu szkoły morskiej, najchętniej mechanicznej". Otóż istnieje Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego, „Conradinum", Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Piramowicza 1, oraz Wydział Mechaniczny przy Państwowej Szkole Morskiej, Gdynia, ul. Czerwonych Kosynierów Nr 83. — O podanie warunków przyjęcia do wymienionych szkół radzimy zwrócić się bezpośrednio pod powyższymi adresami.

Stanisław Augustyn — Tarnów — Niestety nie możemy spełnić Waszego życzenia gdyż wiadomości o które prosicie podlegają przepisom o tajemnicy wojskowej. Odnośnie częstszego umieszczania reportaży z życia marynarzy — postaramy się życzenie Wasze spełnić w miarę możności.

Mazur Eugenia — Gorzów Wlkp. — Podajemy poniżej interesujące Was adresy przedsiębiorstw: 1) „Gryf" — Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku mieści się w Gdyni, przy Skwerze Kościuszki, Pawilon Pasażerski, 2) „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" w Gdyni, przy ul. Portowej 13/15.

Ławruk Wacław — Suwałki, — podane przez Was wiadomości o sterowaniu statkami drogą radiową itp. nie są fantazją z tym jednak, że wszystko to znajduje sie dopiero w stadium doświadczalnym.

Stanisława Dąbrowska — Wrzeszcz — nadesłany wiersz i nowela do druku się nie nadają. Radzimy zmienić tematykę.

L. B. — Wrocław — informacji w sprawie przyjęć do Marynarki Wojennej udziela miejscowe R. K. U.

Jasiński F. — Szczecin — Piszecie „...O Szczecinie wiem dużo, o jego pracy, osiągnięciach, bo tutaj mieszkam. Ale interesując się zagadnieniami morskimi, pragnę znaleźć w „Marynarzu" wiadomości o całym Wybrzeżu: o odbudowie portów, nabrzeży (które pamiętam jeszcze zupełnie zniszczone), o pracy robotnika portowego, jego osiągnięciach, formach pracy, współzawodnictwie. Moim bowiem zdaniem „M. M. P." jako pismo o tematyce wybitnie morskiej, powinno podawać wiadomości z tej dziedziny bardzo obszernie, gdyż pracą swych rąk ci ludzie właśnie otwierają drogę dla naszego handlu morskiego...".

Zgadzamy się z Wami w zupełności i staramy się w szczupłych ramach naszego pisma zobrazować plany, prace i osiągnięcia całego Wybrzeża. Dziękujemy za wyrazy uznania i nawzajem zasyłamy serdeczne pozdrowienia.

Sarna B. — Ostróda — O rybołówstwie morskim pisaliśmy już w poprzednich numerach naszego pisma — niemniej do tematu tego powrócimy jeszcze nieraz. W wypadku gdybyście przenieśli się na Wybrzeże, radzimy zwrócić się bezpośrednio do Zjednoczenia Rybaków Morskich (Gdynia, ul. Hryniewickiego 2), które udzieli Wam obszernych informacji o warunkach pracy. Za pozdrowienia dziękujemy.

Krupski Władysław — Kraków. — Na Wasze zapytanie odnośnie rudowęglowca „Sołdek" znajdziecie odpowiedź na str. 14 tego numeru, gdzie zamieszczamy reportaż z próbnego rejsu tego statku.

Płachecki Jan — Warszawa — pisze: „...żałuję bardzo, że redakcja „M.M.P." tak mało miejsca poświęca jachtingowi, który przecież jest tak wdzięcznym tematem nawet i pod względem ilustracyjnym. Jako sport, w porównaniu do czasów przedwojennych, rozwijający się obecnie w bardzo szybkim tempie i ogarniający coraz szersze masy — powinien znaleźć swój kącik w „M.M.P.".

W poprzednich numerach zamieściliśmy kilka reportaży z dziedziny jachtingu. Z przyjemnością dowiadujemy się, że nie tylko nad morzem rośnie zainteresowanie tym pięknym sportem. Począwszy od najbliższych numerów redakcja przystąpi do umieszczania ogólnych wiadomości i reportaży z tej dziedziny. Dziękujemy za pozdrowienia.

Wł. Radziejewski s/s „Diana", Szczecin. Żegluga Przybrzeżna — nadesłane opowiadanie fragmentami dobre, jednak do druku jeszcze się nie nadaje. Prosimy spróbować opracować reportaż z życia i pracy załogi statków Żeglugi Przybrzeżnej.

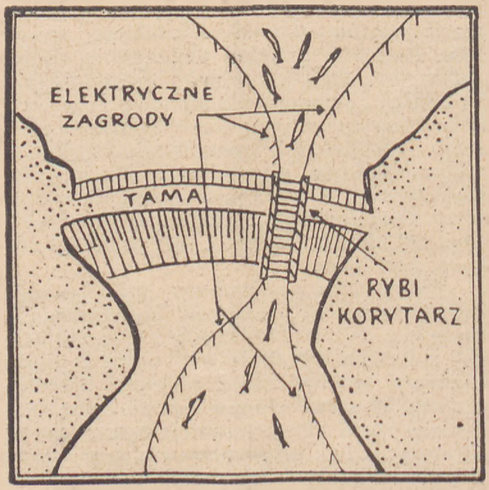
Kutnik Jerzy, Białystok — karta informacyjna, w której podane były warunki przyjęcia do Szkół Ministerstwa Żeglugi dołączona była do Nr 4/49 miesięcznika „Młody Żeglarz".

UWAGA! Redakcja „Morza Marynarza Polskiego" prosi Czytelników o niedołączanie do listów znaczków pocztowych, gdyż odpowiedzi na listy udzielamy tylko na łamach naszego pisma.

RYBI korytarz



JAN WIŚLICKI



Dla Związku Radzieckiego, który na swych obfitych w ryby rzekach buduje potężne tamy, dostarczające energii elektrycznej ośrodkom przemysłowym, kwestia budowy „rybich korytarzy“ posiada duże znaczenie. Rysunek u góry przedstawia schemat „rybiego korytarza“. Na zdjęciu u dołu: fragment „Dnieprostroju“ — potężnej zapory wodnej na Dnieprze.

Okazuje się, że ryby mają głos i że z rybami muszą liczyć się nawet poważni inżynierowie zatrudnieni przy budowie wielkich stacji hydroenergetycznych. Dotychczas przy tego rodzaju pracach nie brano pod uwagę ryb, w wyniku czego w wielu rzekach półkuli zachodniej poprzegradzanych tamami, obserwuje się stały spadek rybostanu i jego zanik. Uczeni radzieccy nie zlekceważyli tej sprawy, lecz zabrali się do szczegółowych badań, szukając rozwiązania tego zagadnienia. Dotychczas wielkie tamy były praktycznie nie do przebycia nawet dla najsilniejszych ryb, a wiadomo, że cenne gatunki ryb, jak łososie, jesiotry i węgorze odbywają stałe wędrówki od źródeł rzeki do morza, lub w przeciwnym kierunku by złożyć ikrę w obranym miejscu. Tama przecinająca rzekę, przecina jednocześnie i rybie szlaki, powodując spadek rybostanu, lub nawet całkowity zanik niektórych cenniejszych gatunków.

Nad tym zagadnieniem pracowano w Związku Radzieckim już dawniej, jednak początkowo nie osiągnięto zadawalających wyników. Inżynierowie radzieccy już podczas budowy tzw. „Wołchowstroja“ — olbrzymiej tamy na rzece Wołchow, opracowali plan specjalnego korytarza rybiego, tzw. rybochodu, dzięki któremu ryby przedostawałyby się przez tamę przy pomocy kanału. Takie korytarze miały być budowane we wszystkich tamach o wysokości ponad 2 metry, gdyż tyle mniej więcej skacze łosoś. Okazało się jednak, że ryby nie zdradzają chęci korzystania z wyznaczonych im korytarzy. Uczeni radzieccy nie dali jednak za wygrane i rozpoczęli pilne studia nad poznaniem zwyczajów ryb. Po wielu obserwacjach udało się stwierdzić, że ryby mają wiele specjalnych wymagań, jeśli chodzi o szlaki wodne i to zależnie od gatunku. Niektóre z nich idą tylko jedną stroną rzeki, inne tylko na dużej głębokości, w ciemniejszych miejscach itd. Wszystkie te okoliczności trzeba było wziąć pod uwagę. Sprawa okazała się bardzo skomplikowana i trudna do przeprowadzenia, jednak wybudowane próbne korytarze, opracowane z uwzględnieniem tych wszystkich „rybich wymogów“ cieszyły się „dużym i niesłabnącym powodzeniem“, ku radości radzieckich uczonych.

Wydawało się, że sprawa jest rozwiązana. Wyłoniła się jednak jeszcze jedna trudność, skierowania ryb ku korytarzowi w tamie. Zagadnienie to rozwiązał uczony akademik W. Szulejkin, który od dziesięciu lat pracował nad wpływem prądu elektrycznego na ryby. Uczony ten stwierdził, że ryby unikają obszarów wodnych, przez które przechodzi prąd elektryczny. Ten „rybi elektrowstręt“ wykorzystano właśnie przy budowie najnowszych „rybochodów“. Przed wejściem do takiego korytarza umieszcza się w korycie rzecznym dwie przegrody idące ukośnie od brzegów ku korytarzowi. Przegrody te zbudowane są z cieńkich linek, opuszczonych w wodę, przez które przechodzi prąd o słabym napięciu. Taka elektryczna zagroda zmusza ryby do skierowania się ku korytarzowi, drażniąc ich powierzchnię ciała i spychając w głąb zwężającej się coraz bardziej zagrody.

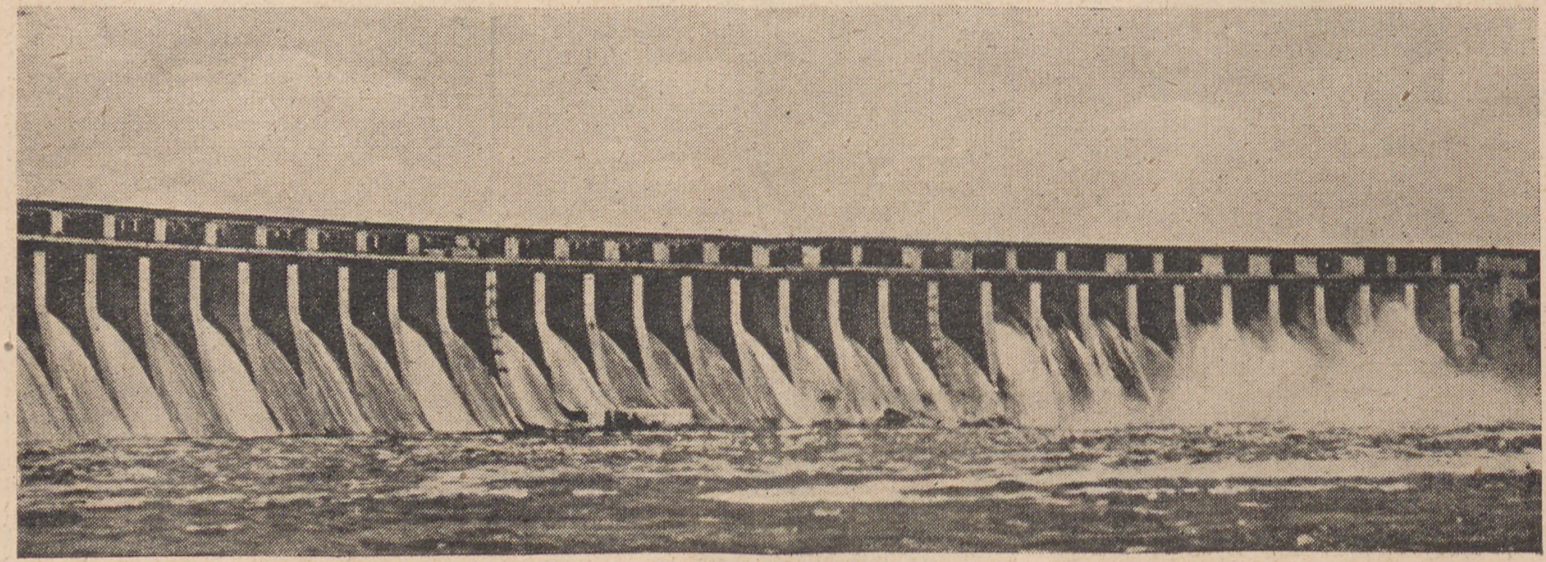
Uczeni radzieccy nie poprzestali na tym, lecz zabrali się do pracy nad umożliwieniem regulacji „rybiego ruchu“ w zagrodzie. Udało się to osiągnąć przy pomocy włączania przeciwnych elektrod do poszczególnych, izolowanych od siebie odcinków zagrody. W ten sposób można było dowolnie kierować ruchem ryb. Taki podwodny regulator ruchu zdał celujący egzamin i ostatecznie opanował wszelkie rybie kaprysy. Sprawa korytarza dla ryb została więc całkowicie rozwiązana.

Przypatrzmy się teraz bliżej takiemu „rybiemu korytarzowi“. W obranym na podstawie obserwacji, dogodnym miejscu, w wysokiej tamie, przecinającej nurt rzeki, buduje się kanał szerokości kilku metrów. Wyglądem swym przypomina on do złudzenia schody. Z dna rzeki wznosi się on bowiem, ku wystającej ponad powierzchnię części tamy i jest poprzegradzany licznymi przegrodami, wyrównującymi poziom wody w samym korytarzu. Korytarz taki składa się więc z wielu małych basenów. W dzielących je przegrodach znajdują się na samym dole otwory rozłożone na przemian to z jednej to z drugiej strony tzw. żmijką. Te otwory są przeznaczone dla ryb słabszych, gdyż silniejsze mogą pokonać łatwo niewielką różnicę poziomów w poszczególnych, wznoszących się ku górnej części tamy, basenach.

Cały korytarz jest nakryty specjalnym dachem odcinającym go od światła, dach ten jest rozsuwany. Otwory wejściowe i wyjściowe mogą być w każdej chwili zamknięte przy pomocy hermetycznej zawory. Zagrody elektryczne ciągną się zarówno ku wejściu do korytarza, jak i od wyjścia, co pozwala na jeszcze łatwiejsze regulowanie ruchem ryb. Zbudowane w ten sposób „rybochody“ spełniają całkowicie swe zadanie i niwelują zupełnie skutki przecięcia rzeki tamą.

Wydawało by się, że sprawa ryb i „rybochodu“ jest błaha. Tak jednak nie jest. Zagadnienie to ma wielkie znaczenie, zwłaszcza jeśli się zważy, że rzeki radzieckie są bardzo bogate w ryby i że na tych rzekach coraz częściej wyrastają olbrzymie tamy, dostarczające energii wielkim ośrodkom przemysłowym i rolniczym. Uczeni i inżynierowie radzieccy umieli docenić znaczenie tego zagadnienia, potrafili zbadać nawyki ryb i wyniki tych badań wykorzystać przy budowie „rybochodów“.

JAN WIŚLICKI



LIGA MORSKA i POLSKI ZWIĄZEK ZACHODNI

ŁĄCZĄ SIĘ W JEDNĄ ORGANIZACJĘ

Po wyzwoleniu naszego kraju w II wojnie światowej, w wyniku zwycięstwa Armii Czerwonej nad hitleryzmem i w wyniku walki wyzwoleńczej naszego narodu, powstało szereg nowych organizacji społecznych, które przed wojną nie istniały i w warunkach Polski kapitalistyczno-obszarniczej istnieć nie mogły. Obok tych organizacji niektóre przedwojenne organizacje reaktywowały swoją działalność opierając ją oczywiście na nowych demokratycznych zasadach programowych. Organizacje te, współpracując ściśle z naszym państwem ludowym i demokratycznymi partiami politycznymi, odegrały w okresie odbudowy pożyteczną, a w niektórych dziedzinach poważną rolę. Poważną aktywność patriotyczną wykazały w tych organizacjach obok członków partii demokratycznych rzesze bezpartyjnych, które nie należąc do partii politycznych, poprzez organizacje społeczne wiązały się z ogólnym nurtem nowego życia społecznego i politycznego. Organizacje społeczne w nowych warunkach dojrzewały — rzecz jasna — tylko o tyle, o ile umiały przezwyciężyć stare, złe tradycje, przełamywać dawne obciążenia ideologiczne, o ile nauczyły się wiązać z konkretnymi zagadnieniami Polski Ludowej. W niektórych ogniwach organizacji społecznych trzeba było przełamać próby usadowienia się dawnych przedwojennych „działaczy", którzy wyparci z życia politycznego tu próbowali kontynuować swoją szkodliwą działalność. Trzeba było przełamać dążenie do tzw. „apolityczności" w organizacjach społecznych, wykazując, że w warunkach sprawowania władzy w państwie przez masy ludowe z klasą robotniczą na czele, odgradzania się organizacji społecznych od polityki jest szkodliwe i w rzeczywistości służy za parawan dla reakcyjnej polityki, w organizacjach społecznych. W procesie tym ważną rolę odegrała Główna i Wojewódzkie Komisje Koordynacyjne Organizacji Społecznych.

Jednym ze szkodliwych objawów było wielkie rozproszkowanie organizacji społecznych, co — rzecz jasna — musiało prowadzić do marnowania zarówno cennej energii społecznej jak i środków finansowych.

Procesy zjednoczeniowe na bazie programu demokracji ludowej, budującej fundamenty socjalizmu, tak charakterystyczne dla Polski dzisiejszej, procesy, które objęły ruch zawodowy, młodzieżowy, których ukoronowaniem było zjednoczenie partii robotniczych i zbliżające się zjednoczenie ruchu ludowego, nie mogą oczywiście ominąć organizacji społecznych.

Znajdują tu one wyraz w dążeniu do wykrystalizowania w jak największym stopniu na podstawie doświadczeń minionego okresu właściwego zakresu działania dla każdej organizacji społecznej, a w parze z tym idzie tendencja do łączenia się organizacji społecznych o zbliżonych celach i metodach działania.

Z tej zdrowej tendencji wyrosła decyzja organizacji kombatanckich o połączeniu się w jedną organizację. Z tej tendencji wynikły także uchwały Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Zarządu Głównego Polskiego Związku Zachodniego o połączeniu się tych organizacji.

Przy wnikliwej obserwacji rozwoju ideowego i organizacyjnego Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego nie trudno było zauważyć, że problematyka LM i PZZ w dużym stopniu zazębiała się o siebie i pokrywała szczególnie na odcinku Ziem Nadmorskich i Zachodnich. Rdzeń działalności Ligi Morskiej, Wybrzeże i porty znajdują się na Ziemiach Zachodnich i jako takie były przedmiotem zainteresowań i prac PZZ. Zagospodarowania Wybrzeża i Ziem Zachodnich, ich zaludnienie, rozwój życia kulturalnego oraz stała poprawa warunków bytu ludności tych ziem były i są przedmiotem zainteresowania i prac Ligi Morskiej.

Po uruchomieniu naszych portów, przekroczeniu przedwojennego tonażu polskiej floty handlowej, uwielokrotnieniu ilości szkół morskich i kadr pracowników morza, zagospodarowaniu i odbudowie polskości ziem nadmorskich i zachodnich, drogi, którymi kroczyły Liga Morska i Polski Związek Zachodni, zbiegły się.

To zdecydowało, że centralnie i w terenie nastąpiło częściowo powiązanie organizacyjne dla wspólnego wykonania konkretnych, a pokrewnych zadań. Zbieżność celów i środków działania LM i PZZ predystynują obie organizacje do stworzenia jednolitego trzonu organizacyjnego w oparciu o doświadczenia i dorobek LM i PZZ, którego celem będzie mobilizacja opinii społecznej, wysiłku społecznego i społecznych środków materialnych wokół zagadnień morskich i Wybrzeża, wokół zadań jakie wysuwa plan 6-letni i obronność granicy morskiej, na straży której stoi Ludowa Marynarka Wojenna.

W związku z powyższym, Prezydium Rady Głównej i Plenum Zarządu Głównego Ligi Morskiej na wspólnym posiedzeniu w dniu 11. 9. br. wychodząc z założeń programowych i powiązań organizacyjnych z PZZ, upoważniły Prezydium Zarządu Głównego LM do zwołania Walnego Zjazdu Delegatów w okresie jesiennym i postawienia wniosku o połączenie Ligi Morskiej z Polskim Związkiem Zachodnim na bazie dalszego programowego działania zdążającego do mobilizacji opinii społecznej i społecznych środków materialnych dla jak najszerszego i intensywnego współudziału w realizowaniu morskich planów gospodarczych Polski Ludowej, do zwiększenia obronności kraju i bezpieczeństwa naszej granicy morskiej i nierozerwalnie z nią związanej granicy na Odrze, Nysie Łużyckiej — granicy pokoju.

Liga Morska — Marynarce Wojennej



Wymownym dowodem stałego zacieśniania się więzów łączących społeczeństwo z Marynarką Wojenną była niedawna uroczystość przekazania sztandaru, ufundowanego przez Ligę Morską dla Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Przekazanie sztandaru odbyło się w ramach uroczystości pierwszej promocji w OSMW. Na zdjęciu: Viceprezes Zarządu Głównego L. M. Ob. T. Koral wręcza sztandar Ministrowi Obrony Narodowej Marsz. Żymierskiemu, który z kolei przekazał dar komendantowi OSMW. (Fot. K. Komorowski).



TUŃCZYK

Tuńczyk żyje w ciepłych wodach Atlantyku i Morza Śródziemnego, czasem jednak wędrując po Morzu Północnym przybywa również do rejonów zachodniego Bałtyku. Pracującym na morzu trawlerom udaje się czasem złowić tę rybę, jak to miało miejsce w czasie ostatnich połowów. Trawler rybacki „Wulkania" złowił aż 6 tuńczyków o łącznej wadze 1 149 kg., z których największy okaz ważył 202 kg. Innym trawlerom szczęście mniej dopisało i mają na swym koncie tylko po 1 — 2 sztuki.



Należy zaznaczyć, że trawlery nasze nie są nastawione na połów tej ryby (łowi się je na specjalne wędki, wystawiane obustronnie ze statku na drążkach) jednak z uwagi na to, że mięso tuńczyka jest wysoko cenione — rybacy próbują dorywczo szczęścia, spotkawszy je dążące za ławicami makreli.

TRĄBA WODNA

Nad wyspą Gwadelupą, należącą do skupiska Małych Antyli przeszła niedawno trąba wodna o niespotykanej dotąd sile. Burza spowodowała ogromne zniszczenia, szczególnie w rejonie Basse Terre zrywając mosty, drogi i dziesiątki domów. Dotychczas zanotowano zaginięcie siedmiu osób, które przypuszczalnie zostały poniesione przez wzburzone wody ku morzu i zatonęły. Dokładnych wiadomości o zniszczeniach w dobytku i ludziach w innych częściach wyspy jeszcze nie zdołano ustalić.

Woda mocniejsza od stali

Na zasadzie praktycznych doświadczeń, stwierdzono, że metale w parowych turbinach zużywają się bardzo szybko. Przyczyną tego jest to, że znajdują się one pod działaniem bardzo wysokiej temperatury oraz pod dużym ciśnieniem. Obecnie przeprowadza się laboratoryjne badania metali w ten sposób, że na płytę zrobioną z danego metalu, obracającą się bardzo szybko, puszcza się strumień wody pod bardzo dużym ciśnieniem. Woda, niczym najsilniejszy płomień, momentalnie „zjada" stal. Przy badaniach stwierdzono, że nierdzewiejącą stal w 2 — 3 minuty woda całkowicie przebija. Najlepsze gatunki stali, dorównujące wytrzymałością diamentom, przebija woda w ciągu 20 minut.

ALE „KAWAŁ"...

Stali mieszkańcy Gdyni, a w szczególności przechodnie ulicy Portowej mają osobliwy sposób poznawania ruchu w porcie. Często wystarczy im jeden rzut oka na wyżej wymienioną ulicę, aby stwierdzić, że do portu przybył jeden z amerykańskich statków. Należy dodać, że obserwatorzy ci nie są bynajmniej obdarzeni jakimś nadziemskim darem i że po prostu każdy po krótkotrwałej praktyce może z łatwością nabyć takich zdolności.

Marynarzy amerykańskich najłatwiej jest bowiem poznać po ich specyficznym poczuciu tzw. „humoru". Ci dziwni ludzie za jeden z najlepszych kawałów uważają rozbicie szyby wystawowej w pobliskim barze, a co „dowcipniejsi" wpadają nieraz na „zabawny" pomysł łamania przydrożnych drzewek, co sądząc po roześmianych minach, sprawia im wiele radości.

Oczywiście bywają i inne niemniej interesujące wyczyny „kulturtragerów" zza oceanu, ale sądzimy, że powyższe próbki i przykłady popularnych igraszek, których stałą widownią są dzielnice portowe miast Wybrzeża, wystarczą, aby zaprezentować iście „amerykański" humor.



Wszystkie te pomysły bledną jednak w zestawieniu z pomysłem czterech marynarzy amerykańskiej floty wojennej, której jednostki wizytowały niedawno Kubę.

Czterej obiecujący młodzieńcy huligaństwo swoje posunęli do tego stopnia, że lekceważąc wszystko, co nieamerykańskie zbezcześcili pomnik bohatera narodowego Kuby, Jose Martiego, włażąc na szczyt postumentu.

Tego rodzaju bezczeszczenie cudzych pamiątek narodowych trudno jest doprawdy nazwać wykwintnym żartem i należy uznać je jako zwykłe huligaństwo w najgorszym stylu. Tak też ów wyczyn potraktowała ludność Kuby, która wzburzona tłumnie przybyła na miejsce zdarzenia, pragnąc dać nauczkę przedstawicielom amerykańskiego „Herrenvolku". Trudno przewidzieć jakby się zakończyła ta cała historia, gdyby nie przybycie oddziałów policji, której dopiero przy użyciu broni palnej udało się wyrwać z rąk tłumu czterech pijanych marynarzy amerykańskich i odprowadzić ich do najwłaściwszego dla nich miejsca — aresztu.

Zdjęcie z lewej przedstawia jednego z huliganów na szczycie pomnika, u dołu zaś „bohaterowie Pacyfiku" za kratkami kubańskiego aresztu.



ZATOKA MARTWYCH RYB

Zatoka Wieloryba, położona w południowo-zachodniej części Afryki jest corocznie widownią dziwnego zjawiska. Otóż w listopadzie lub grudniu całe wybrzeże pokrywa się martwymi rybami, wyrzucanymi przez ocean, które prąd, czy wiatr kieruje na tę część wybrzeża.

Przyczyna tego zjawiska nie została dotąd ustalona i istnieją tylko przypuszczenia, że masowe ginięcie ryb spowodowane jest wybuchami wulkanów, znajdujących się na dnie oceanu, które w tym okresie otwierają swe kratery i nasycają okoliczne wody oceanu gazami siarczanymi, powodując masowe wymieranie ryb.

Oczywiście tego rodzaju twierdzenie jest jedynie hipotezą której jak dotąd nie udało się sprawdzić przy pomocy praktycznych doświadczeń.

AKADEMIA MORSKA CHIŃSKIEJ ARMII LUDOWEJ

W Nankinie odbyło się uroczyste otwarcie Akademii Morskiej, pozostającej pod bezpośrednim zwierzchnictwem dowództwa Chińskiej Armii Ludowej. Szef wydziału morskiego — Sun-Kechi oświadczył, że założenie Akademii stanowi pierwszy krok w budowie floty Chin Ludowych. Akademia ta — zdaniem mówcy — odegra niewątpliwie wybitną rolę przy wyzwalaniu Tajwanu (Formozy) oraz Południowych Chin, znajdujących się jeszcze pod władzą kuomintangowską.

Przedpotopowy potwór?



Mimo wszelkiego podobieństwa, jaszczur morski, którego zdjęcie reprodukujemy powyżej nie jest żadnym z przedpotopowych potworów, aczkolwiek nie jest wykluczone, że jest jednym z ich potomków. Jaszczur ten spotykany jest dziś jedynie u wybrzeży wysp Galapagos.

RYBY POD NARKOZĄ

W laboratorium fizjologii ryb przy instytucie naukowo - badawczym gospodarki rzecznej w Moskwie dokonane zostało ciekawe odkrycie naukowe, które będzie miało szerokie zastosowanie w życiu gospodarczym.

Kierownik laboratorium prof. Prywolnikow prowadząc badania nad fizjologią ryb stwierdził, że reagują one na prąd elektryczny i pod jego wpływem ulegają „uśpieniu". Stwierdzone zostało, że ryby można dowolnie długo utrzymywać w stanie takiej narkozy przez oddziaływanie na nie prądem elektrycznym. Przy tym ryby zużywają znacznie mniej tlenu. Ta ostatnia okoliczność posiada wielkie znaczenie, gdyż dzięki zastosowaniu narkozy elektrycznej ułatwi się i usprawni transportowanie żywych ryb. Dotychczas żywe ryby przewożono, jak wiadomo, w wagonach napełnionych wodą, przy czym waga wody kilkakrotnie przekraczała wagę przewożonych ryb. Obecnie załadunek wagonu z żywymi rybami zwiększy się trzykrotnie. Żywe ryby będzie można nawet dostarczać w stanie „uśpienia" klientom do mieszkań.

ODPOWIEDZI REDAKCJI Z.B.G.

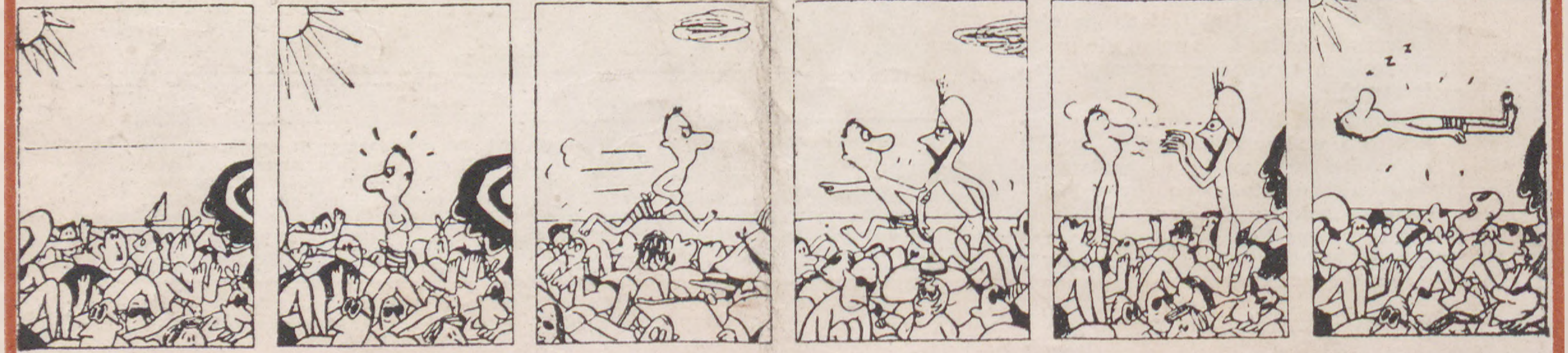
Wasiluk — nadesłane na nasz „Konkurs" rysunki niestety są jeszcze za słabe.

Ćwiękała Jerzy — Kraków — Humoreska, którą otrzymaliśmy jest napisana nieźle, tematycznie jednak nam nie odpowiada. Spróbójcie jeszcze do nas napisać, obierając oczywiście odpowiedni temat. Za słowa uznania dziękujemy

„Pirat" — Siedlce — Do działu „Morze w humorze", każdy z Czytelników może nadsyłać znane mu dowcipy, opowiadanka lub humoreski. W wypadku zamieszczenia materiały te będą honorowane.

J. Karp. — Białystok — Udział wszystkich Czytelników w redagowaniu Z. B. G. jest jak najbardziej pożądany. Prosimy o nadsyłanie interesujących materiałów. Za pozdrowienia dziękujemy.

A. Taran — Zgierz — Niestety dowcipy są za słabe i posiadają zbyt „długą brodę". Postarajcie się o coś nowego.



Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO - Warszawa I-8000. — Fotografie: W.A.F., S.I.B., J. Uklejewski, K. Komorowski — Drukowano w Z.G. „P.W." w Gdyni, Nr 1277 Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W" w Gdyni. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. W-20034